POLSKA Nº 15 CENA 1 ZŁ

FLOTA NARODOWA



ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Tydzień Stołecznego Komitetu Floty Narodowej

W dniach od 7 do 14 listopada r. b. odbędzie się na terenie m. st. Warszawy

DRUGI TYDZIEŃ MORSKI

organizowany przez

Stołeczny Komitet Floty Narodowej

Zadaniem „Tygodnia" jest zwiększenie liczby członków Komitetu Floty Narodowej i doraźne, wydatne zwiększenie ofiar na budowę okrętu wojennego p. n.

„DAR WARSZAWY"

W okresie „Tygodnia" na terenie m. st. Warszawy odbędzie się pochód, odczyty, akademja i t. d. oraz sprzedaż specjalnego znaczka i nalepek.

P O L S K A

FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 15. **Warszawa, 15 października 1931 r.** **ROK I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREEŚĆ NUMERU:

Z CZARNEGO LĄDU



Ładowanie towarów w Dakarze na statek udający się do Europy

KAPRYSY „WOLNEGO MIASTA“

Szalona, demagogiczna polityka Gdańska wobec Polski, pełna absurdalnych wprost poczynań, nietylko nie słabnie z biegiem lat, lecz wprost przeciwnie — wzmaga się i zaostrza.

Nie jest tajemnicą, że wszystko to, co na terenie Wolnego Miasta wykuwa się przeciw Polsce, ma swój początek i główne źródło zasilające w Berlinie, że tam właśnie opracowuje się wszystkie hakatystyczne plany i że stamtąd pada komenda działania.

Często słyszy się pytanie: proszę mi powiedzieć, o co właściwie Gdańskowi chodzi? — Przecież miasto to, z przeciętnej dość sobie porciny w okresie przedwojennym wzrosło pod opieką Polski do rozmiarów portu pierwszej klasy, powiększyło kilkakrotnie swój dobrobyt i doszło do dużego znaczenia. — Gdzież są więc te „krzywdy“, o których ciągle się tam mówi, gdzie są te „nieszczęścia“ tak szeroko po świecie obnoszone przez gdańskich „mężów stanu“ i polityków, zdawałoby się opatrznościowych?

Żarty.

Błąd w patrzeniu na te sprawy polega właśnie na tem, że gdańskiemu Michałkowi przypisuje się więcej „ważności“ niż na to zasługuje, że traktując z nim, pozwala mu się żyć złudą suwerenności państwowej i przyjmuje się jego kaprysy, kaprysy krnąbrnego i rozpuszczonego wisusa.

Żadnych krzywd nie doznał Gdańsk od Polski, żadne nieszczęścia go nie spotkały, żadnych mężów stanu miasto to nie posiada i polityków ma na miarę małego, prowincjonalnego miasteczka pruskiego, polityków otumanionych przez Berlin, ogłupiałych przez hitleryzm i zaczadzonych demagogją junkrów berlińskich.

W rażącej sprzeczności z tą „linją polityczną“ stoi znaczna część mieszczaństwa gdańskiego, przyglądająca się wszystkim zagadnieniom przez szkła zwykłego interesu.

Mieszczaństwo to widzi interes w dobrych stosunkach z Polską, w zacieśnieniu węzłów gospodarczych i oparciu się o całość interesów Rzeczypospolitej. — Nie ma w tem żadnych sympatji, żadnej miłości i pięknych słówek — jest tylko dobrze zrozumiany interes i właściwie nic więcej nie potrzeba, bo stosunek taki wystarczy obu stronom najzupełniej.

Mieszczaństwo gdańskie nie może jednak w tym kierunku zrobić ani jednego kroku.

Byłoby poprostu zakrzyczane i steroryzowane przez wojujący hakatyzm, uznane za sprzeniewierzające się „wielkiej idei połączenia z Rzeszą“ i narażone na tysiące szykan i przykrości.

Życie położy kiedyś samo kres tej błędnej histrji i zmoże sztucznie wytworzony stan. Na to czekać trzeba jeszcze długie lata i mieć cierpliwość. Pytanie jednak, czy czekać można, czy pozostawienie tej sprawy naturalnemu biegowi jest politycznie możliwe, czy okres czasu, w którym ma się to samo załatwić nie jest zbyt długi i wręcz szkodliwy z powodów leżących już poza Gdańskiem, lecz ściśle z jego robotą związanych.

Bronią, pospolicie przez Gdańsk używaną w swych wypadach przeciw Polsce, jest dość umiejętnie prowadzona propaganda zagranicą, nie pozostająca bez pewnych rezultatów, przysporzających kłopotów i tak dość trudnej i uciążliwej naszej polityce zagranicznej.

Wdzięczny niezwykle grunt ta „gdańska robota“ znajduje u sąsiadów ze wschodu i zachodu Polski. Tam podlewana jest jeszcze ostrzejszym sosem i rozdmuchiwana do rozmiarów fantastycznych.

Szkody są z tego powodu są tak olbrzymie, że nie można ich obojętnie traktować.

Sprawy czasowi zostawić nie sposób i wyjście znaleźć trzeba jaknajszybciej.

A więc kontrpropaganda? — Stary sposób i wartości dość wątpliwej, tembardziej, że odparowywanie jest tylko odparowywaniem, a uderzenie na długo pozostanie uderzeniem i ślady bolesne nieraz zostawią.

Sięgnąć więc trzeba do innych środków obrony, skutecznych, pewnych i wyprobowanych. — Czy są takie?

Historja wyraźnie poucza, że głos w życiu ma tylko — mocny i zdecydowany, że świat liczy się tylko z silnym fizycznie i że panami położenia są tylko dobrze zorganizowane społeczeństwa, świadome swych celów i głęboko patrjotycznie usposobione.

Żywym tego przykładem są współczesne Niemcy. Zdawałoby się, że po przegranej wojnie, po nałożeniu im kagańców traktatowych, na długie lata unieszkodliwiono militaryzm i zaborczość tego narodu. Zdawałoby, że nawiązanie przez Niemcy, zbliżonych choćby tylko do normalnych stosunków z przeciwnikami z placu boju i zwycięzcami napotykać będzie na tysiące przeszkód i zanim świat zapomni im wszystkie zbrodnie — upłynie wielki szmat czasu.

Upłynęło zaledwie kilka lat i Niemcy wróciły do dawnej potęgi militarnej, zajęły w polityce światowej poczesne miejsce i znalazły sposoby, by szukać skutecznie ratunku dla swych zagadnień gopodarczych u dawnych wrogów.

I to nie żaden cud, nie przypadek i nie konjunktura. Dobrze zorganizowane społeczeństwo niemieckie wielkim wysiłkiem pracy i ofiarności zapewniło swemu państwu znów stanowisko mocarstwowe. — Rozgromiona i rozparcelowana flota niemiecka odrodziła się jak feniks i jet znów potężna.

Świat widzi to i liczyć się musi poważnie z tak wielką żywotnością i siłą narodową.

Przykład ten powinien się stać dla naszych stosunków poprostu przykazaniem naśladowania go.

Bo któż odważy się słuchać bredni niemieckich o rewizji granic polskich, o korytarzu, Gdańsku i Gdyni, gdy właśnie w tym jedynym naszym porcie będziemy posiadali mocną, liczną i na poziomie nowoczesnych wymagań flotę wojenną.

Przedewszystkiem ów krnąbrny Gdańsk, widząc, że potęga Rzeczypospolitej rośnie na morzu konsekwentnie — umilknie i upokorzy się.

Świat cały zrozumie, że naród, który umie w pełni wykorzystać swój dostęp do morza — jest takim z którym liczyć poważnie się trzeba i najchętniej w taką „propagandę“ uwierzy.

Budować więc okręty. Konsekwentnie powiększać liczbę jednostek bojowych i ani na chwilę nie zapomnieć, że tylko silna flota może nam dostatecznie gwarantować bezpieczeństwo granic i ziem nadmorskich.

Każdy grosz wydany bez myśli o tej sprawie jest krzywdą Polski i Jej nieszczęściem — każdy zaś grosz wpłacony do kas Komitetu Floty Narodowej staje się tem ziarnem, które wyda owoce tak bardzo nieodzowne dla naszego bytu państwowego i mocarstwowego stanowiska Polski.

Świadomość tego musi żyć w społeczeństwie nieustannie i pobudzać najleniwszych nawet do spełnienia świętego obowiązku: płacenia systematycznie Komitetowi Floty na rozbudowę marynarki wojennej.

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

Z DZIEJÓW FLOTY ANGIELSKIEJ

Jednem z zasadniczych znamion współczesnej floty — tem, które nastręcza najwięcej troski każdemu interesującemu się flotą — jest stanowisko i siła t. zw. floty rezerwowej, składającej się ze statków budowanych podczas wojny dla celów specjalnych, a po Rozejmie używanych w rozmaity sposób. Obecna flota rezerwowa jest krytykowana głównie ze względu na swą liczbę, w większości okresów historji okręty floty rezerwowej zawsze były gorsze od innych, a większość ich traciła czas na żeglugach pomiędzy odległemi portami.

W przeszłości warunki, w jakich znajdowała się flota rezerwy, były największem przekleństwem ówczesnej Królewskiej Floty, i sumy trzeba było wydawać gdy przyszła nagła potrzeba puszczenia na wodę wszystkich zdolnych do żeglugi statków. Opłakany system lekceważenia floty rezerwowej istniał praktycznie zawsze, gdy Anglja posiadała stałą flotę, i nawet najentuzjastyczniejszym z reformatorów nie udawało się go naprawić! Stronice historji floty aż nadto pełne są przykładów lekceważenia statków w czasie pokoju, i byłoby zbędnem wymieniać je w tem miejscu. Lecz symbolem tego zaniedbania może posłużyć sposób w jaki został stracony w roku 1696-tym okręt Royal Sovereign, dawny Sovereing of the Seas, chluba i wybraniec floty. W owym czasie ten okręt pozostawał w rezerwie, oczekując gruntownej naprawy, która właściwie miała być rekonstrukcją. Dzięki niesłychanemu niedbalstwu i nieostrożności starszego wartownika, który obchodził okręt ze świecą zapaloną w ręku, płomienie strawiły tę „chlubę floty“. Na pokładzie nie było żadnych przyrządów, przy pomocy których możnaby skutecznie stawić czoło pożarowi. Załoga nie wiedziała wprost co począć. Mimo, że wokoło znajdowało się wiele statków również pozostających w rezerwie, strażnicy ich byli tak senni, iż żaden z nich nie widział sygnałów, które wzywały do ratunku.



Przepiękny żaglowiec angielski „Discovery“, który niedawno wrócił z podróży do bieguna południ.

Zdawałoby się, że strata tak wspaniałego statku naprawi te stosunki; mimo to wiek następny nie przyniósł żadnej zmiany. Gdy nadchodził okres pokoju, statki Królewskie prowadzono do doków, obłupione doszczętnie i kierowane przez garść starych właścicieli, mających na oku polityczne lub socjalne cele. Perspektywa nowej wojny nigdy nie świtała w głowach MyLord'ów, a jej wybuch przynosił skarbowi straty, gdy trzeba było naprawiać wpół-zgiłe okręty i zaludniać je w pośpiechu przez wyrzutków z więzienia pod przymusem. Od czasu do czasu jakiś bardziej światły oficer morski lub urzędnik starał się wprowadzić pewne ulepszenia, lecz w rezultacie nawet prawo, iż okręty i doki całego królestwa będą raz na dwa lata poddawane inspekcji Urzędu Admiralskiego — jak widać z wyżej przytoczonych przykładów — było stale omijane.

Większość kłopotów, jakich doświadczyła flota brytyjska w 18-tym wieku w wojnie z Francją i Stanami Zjednoczonemi, była skutkiem nieprzygotowania floty. To też gdy nastał pokój, został wydany rozkaz, aby dwudziestu czterech przełożonych — należy nie zapominać, że byli to wówczas oficerowie pełnomocni — czuwało nad „flotą w rezerwie“; byli oni rozdzieleni między Portsmouth, Plymouth, Medway i Woolwich. Każdy z tych przełożonych miał doglądać pewnej liczby statków, a każdy statek miał posiadać pewną załogę. Liczba tych ludzi była jednak tak niedostateczna, że chociaż statki miały być gotowe do żeglugi w każdej chwili, jednakże nikt w to nie wierzył. W czasie wojennym nawet istniała zawsze pewna liczba okrętów w rezerwie, a stosunek w roku 1813 wynosił 203 przeciwko 762 statkom, zostającym w służbie czynnej.

Nelsenowski Hardy, gdy był kontradmirałem i Pierwszym Lordem Morza w r. 1839-ym, wprowadził znaczne ulepszenie, dzieląc okręty na 2 klasy: jedne z nich nie były zdatne do niczego i nie mogły być użyte po raz wtóry w wojnie, drugie zaś składały się na nową klasę okrętów w rezerwie, mianowicie fregat i statków wojennych, pozostających w portach i utrzymywanych w stanie pogotowia. W następnych mobilizacjach ten system okazał się dobrym, odbiegał jednak od ideału, bo i tak marnowało się wiele czasu zanim-by statki wyruszyły na morze i otrzymały załogę, nawet biorąc pod uwagę, że popularność kapitana ułatwiała jej szybkie zdobycie. Zanim okręty ogłosiły na parę tygodni naprzód o zapotrzebowaniu załogi i zanim załoga ta nieraz z wielkim trudem została zebrana, było dosyć czasu do zgromadzenia odpowiedniej ilości statków — były jednak okręty o takiej reputacji, że zgromadzenie załogi odbywało się bez wszelkiej trudności i zwłoki.

Nowe poprawienie się stosunków w Rezerwie

nastąpiło wskutek zniesienia straży przybrzeżnej i ustanowienia w następstwie Królewskiej Rezerwy Floty. Generał Nadzorca Straży Przybrzeżnej, Komandor, miał pod swemi rozkazami pewną liczbę okręgowych statków, wypełniających obowiązki strażnicze i ćwiczących na swych pokładach młode szeregi rezerwistów. Statki te stacjonowane były w Hull, Harwich, Newhaxen, Weymouth, Milford, Liverpol, Clyde, Leith, Limerick, Kingstown i Lough Swilly. Jest prawdą, że niektóre statki były już stare i zużyte, lecz przynajmniej utrzymywano je w pewnej subordynacji i porządku; miały one na swych pokładach ludzi, którzy je znali do gruntu. W 1869-tym roku zostały te okręty wraz z Flotą Kanału i Flotą Śródziemnomorską zmobilizowane na ćwiczebną wyprawę wod dowództwem Mr. Childers, Pierwszego Lorda. Admirał Cooper Key prowadził okręty rezerwy i miał sposobność je ocenić, a rezultatem tej oceny był obszerny raport — jeden z tych, które on lubił — dowodzący wartości floty.

W roku 1871-szym flota przybrzeżna została oficjalnie nazwaną „Okrętami Pierwszej Rezerwy", co było specjalnem wyróżnieniem, a w roku 1875-tym Nadzorca Straży Przybrzeżnej został zastąpiony przez Admirała Superintendenta Rezerwy Morskiej, lub Vice —, czy Kontr-Admirała, sprawującego dowództwo w czasie służby na morzu. Był to dopiero wstęp, gdyż główne zadanie polegało na wyćwiczeniu ludzi straży przybrzeżnej i podniesieniu ich do stanowiska pierwszej linji rezerwowej Floty. Niejednokrotnie próbne ćwiczebne wyprawy były nadzwyczaj chlubne, jak np. wyprawa z roku 1882-go, kiedy flota rezerwy pod wodzą Księcia Edinburgh'a przez sześć tygodni krążyła koło Gibraltaru i wybrzeży hiszpańskich, dowodząc, że jej mieszana załoga, złożona z marynarzy służby czynnej oraz ze straży przybrzeżnej, umie doskonale radzić sobie na morzu.

Kwestja rezerwy jest jedną z tych, jakie najbardziej interesowały Lorda Brassey w czasie kampanji, jaką podjął w latach osiemdziesiątych dla otrzymania większej sprawności morskiej, a jeśliby myśl jego była zrozumiana i przeprowadzona, wyszłoby to tylko na korzyść floty rezerwowej. Robiąc obliczenia na papierze, politycy — jak to w ich zwyczaju — doszli do wniosku, że flota posiada jeszcze drugą linję rezerwy, lecz obawa przed Rosją w roku 1885-tym wykazała aż nadto dobitnie, jak uboga jest Anglja w krążowniki. Okazało się także wówczas, że większość okrętów w rezerwie nie miała wielkiej wartości i zostałyby natychmiast pokonane przez równą sobie siłę, jak to było w dawnych smutnych czasach. Okręty t. zw. „Parowej Rezerwy" były po większej części w opłakanym stanie. Nie było ludzi, coby zatroszczyli się o wygląd statków, nie było na pokładzie odpowiedniej siły do obrony. Gdy trzeba było wyruszać na morze, wówczas wzywano robotników do naprawy uszkodzeń. Flota straży przybrzeżnej coraz częściej była traktowana jako prawdziwa i zasadnicza rezerwa, lecz i teraz wiele jeszcze brakowało do tego, by odpowiadała rzeczywistym wymaganiom chwili; gdy zaś strażnicy przybywali na okręt po ich dorocznym urlopie, ich zasadniczą troską było czyszczenie i elegancja statku.

W początku lat dziewięćdziesiątych wprowadzono bardziej współczesne okręty straży przybrzeżnej i opatrzono je zwiększoną załogą, podczas gdy statki strzegące portów były stacjonowane we wszystkich znacznych portach macierzystych i co pewien okres odbywały dłuższe wyprawy ćwiczebne. Było to ulepszenie, jednak raczej na papierze, niż w praktyce, gdyż zostało to potem wykazane Pierwszemu Lordowi w Parlamencie, iż defekty okrętów rezerwowych, dostrzeżone podczas letnich manewrów w roku 1890-tym, nie zostały jeszcze naprawione w lutym 1891-go roku.

Szczęściem był to okres powszechnego zainteresowania się flotą i system musiał się zmienić! Zostało postanowione, że statki rezerwy A mają być trzymane w pogotowiu, naładowane węglem i zaopatrzone w żywność jak również częściowo zaludnione, a zdolne do wyruszenia na morze w conajwyżej 48 godzin po daniu rozkazu. Wkrótce potem okręt wojenny „Sans Pereil", z tej rezerwy, otrzymał rozkaz natychmiastowego wyruszenia z Chatham na morze Śródziemne, a w trzy tygodnie później jeszcze nie przybył do Gibraltaru.Zarys powyżej wzmiankowanego systemu zawiódł w praktyce niemal zupełnie, a w roku 1894-tym powstał nowy plan regulacyjny, dzielący Flotę Rezerwy na dwa oddziały: — oddział A, okręty i torpedowce gotowe do służby zagranicznej, oddział B, okręty czasowo w reparacji i oddział C, rezerwa w dokach. Jeszcze raz taki system zawiódł, gdyż stary „Swiftsure" z oddziału A, mający być gotowym w 48 godzin po rozkazie, a nagle zapotrzebowany według opinji powag z Portsmouth nie mógł być zdolny do wyruszenia wcześniej, niż po 6-ciu tygodniach. Pod koniec jednak stulecia została zmobilizowana Eskadra Rezerwy dla dokonania manewrów, podczas gdy okręty straży portowej dostały rozkaz odbywania co kwartał ćwiczeń i podróży, w dodatku do ćwiczeń dorocznych. Mianowanie admirała Sir D. Noel na naczelnego dowódcę w roku 1900 sprawiło, że litera i duch tych urządzeń zostały ostatecznie wyjaśnione.

W 1901-szym roku nastał nowy prąd w Rezerwie. Oddział A miał być gotów w 48 godzin, — B, będący w reparacji, nie dłużej, niż w 30 dni (poczem przechodzi do A), — C miał być gotów dzięki reparacjom w czasie ponad dni 30, jednak nie za długo, gdyż nadawałby się do rezerwy w dokach. Ta ostatnia zawierała Oddziały G i E: pierwszy — były to okręty, potrzebujące gruntownej naprawy, drugi — statki które już nigdy nie mogły być traktowane jako wystarczające jednostki bojowe. Wkrótce potem Eskadra Rezerwy Straży przybrzeżnej przeistoczyła się w t. z. „Home Sguadron pod kontr-admirałem, w łonie „Home Fleet", składającej się ze wszystkich rezerw pod Admirałem Dowódcą Rezerw, Vice-Admirałem. „Home Fleet" stworzona została w roku 1903-cim jako oddzielna flota, składająca się ze starych okrętów, lecz nie stanowiąca właściwej Rezerwy i nie wchodząca do Departamentu Rezerw.

Jest oczywistem: Rezerwa Floty była jedną ze spraw najbardziej interesujących Lorda Fishera podczas jego rewelacyjnych reform. To też statki, nie nadające się do walki, zostały usunięte, a pieniądze, tracone na ich reparacje, użyto na cele bardziej pożyteczne. System statków szkolnych przewidywał i określał liczbę marynarzy i oficerów na pokładzie; ci ludzie pozostając stale na okręcie poznawali go gruntownie. W praktyce na pokładzie znajdowali się zwykle ludzie niewyćwiczeni, dopełniani do odpowiedniej liczby, gdy została naznaczona mobilizacja. Oddziały rezerwy, każdy pod Kontr-Admirałem, sformowane zostały w trzech portach macierzystych i składały się z okrętów nie pierwszej młodości, lecz mogących oddać jeszcze niezmierne w wojnie usługi. W charakterystyczny sposób Fisher podzielił statki na 3 grupy: takie, które były statkami zdolnemi do walki w pełnem tego słowa znaczeniu, — takie, które znajdowały się w rezerwie i były statkami szkolnemi, — w końcu wreszcie takie, co w razie ostatecznej potrzeby mogłyby były być użyte, lecz na które Fisher nie chciał wykładać pieniędzy. Inne statki nie były

brane pod uwagę i stanowiły szmelc.

Mimo, że system Fishera znalazł niejednego krytyka, niewątpliwie Fisher stworzył realną Flotę Rezerwy, zdolną do natychmiastowego wyruszenia na morze. Załoga tych okrętów znała swe statki świetnie. Flota Kanału została zredukowana, a nowa „Home Fleet“ zorganizowała przy pomocy okrętów szkolnych, zdolnych do obsługiwania Kanału, flotę Atlantycką i Śródziemmnomorską. System ten został potem nieco zmodyfikowany, lecz sama reguła przetrwała aż do wojny. Okręty Rezerwy były potem nazywane: „Port Divisions“ i „Home Fleet“.

Na krótko przed wojną nowsze statki z „Home Fleet“ o pełnych załogach były główną siłą walczącą Anglji i stały się „Grand Fleet“ pod Jellicoe, starsze zaś oddane zostały w komis i uformowane w Eskadry, noszące pogardliwe lub ośmieszające nazwy dla zilustrowania niepochlebnej o nich opinji całej floty. Straty, jakich doznały te eskadry w czasie wojny, spowodowane były głównie ich konstrukcją oraz rodzajem służby, jaką im powierzano.

Gdy tylko mobilizacja stała się faktem, statki te szybko stanęły do walki, a ich mieszana załoga, złożona z czynnych marynarzy, Królewskiej Rezerwy Morskiej, Królewskiej Rezerwy Floty i t. p., dokonała dzieła, które uwieczniło jej imię na łamach kroniki morskiej.

Oczywiście po wojnie ilość okrętów przewyższała zapotrzebowanie czynnej floty oraz rezerwy; to też większość z nich w gorszym stanie, pochłonięta została przez fale, a tylko stosunkowo nie wiele utrzymano w charakterze rezerwy i to zmniejszonej znacznie różnemi ugodami rozbrojeniowemi.

Obecnie Brytyjska Druga Linja, nie licząc pomocniczych krążowników, których zadania są ściśle ograniczone, składa się z krążowników i torpedowców. Niektóre, stare musiały pójść pod topór, podczas gdy inne są używane do specjalnych obsług i znajdują się w niedostatecznej liczbie w stosunku do niezliczonych zadań, jakie Brytyjski krążownik ma do spełnienia. Nie tak dawno temu krążowniki w rezerwie, figurujące w oficjalnych raportach jako okręty 25-węzłowe, kończyły swój żywot jako nieużyteczna niemal zbieranina, niezdolna do zrobienia 7-miu węzłów nawet gdy szły całą mocą. Nie należy przypuszczać, iż wszystkie krążowniki rezerwy znajdują się w tem samem położeniu, jednak jest wiele takich, które są naprawdę zużyte ciężką służbą wojenną. Podobnie ma się z torpedowcami, których rezerwa trzymana jest w portach macierzystych i w Rosyth, gdzie otaczane są specjalną troską i mają personel pod ręką.

To też obecnie Brytyjską Pierwszą Linją jest w praktyce cała Flota, co nie jest dla żadnej floty rzeczą pożądaną, jest to jednak nieuniknionem ze względu na ugody rozbrojeniowe, które zostały podpisane i które ściśle przestrzegane być powinny.

Z angielskiego tłumaczył
TADEUSZ ROS.

GDYNIA JAKO CENTRUM POLITYKI HANDLOWEJ NA BAŁTYKU

Rozwój Gdyni wywołuje w prasie niemieckiej ożywione komentarze nie tylko ze względu na Gdańsk i jego rzekomo zagrożone interesy. W ostatnich czasach pojawiły się w prasie niemieckiej głosy, które dowodzą, że rozbudowa Gdyni zagrażać ma ważnym interesom niemieckim na Bałtyku.

Jeszcze w marcu b. r. zaalarmowana została prasa niemiecka notatką zamieszczoną w południowo-szwedzkim dzienniku, wychodzącym w Malmö, w której poruszono pytanie: „Czy w związku z szybkim rozwojem gospodarczym Polski i wzrastającemi wzajemnemi stosunkami między tem trzydziesto-miljonowem państwem a największym północnym krajem (Szwecją) nie należy liczyć się ze wzrostem ruchu pasażerskiego ze Szwecji do Gdyni i Warszawy“. Potwierdzając to pytanie, wspomniany dziennik wskazuje na konieczność stworzenia stałej komunikacji osobowej na linji Aarhus (Danja)—Gdynia, przez co upadłoby znaczenie linji Sassnitz (na wyspie Rugji)—Szwecja.

Poruszenie tej sprawy spowodowało dziennik szczeciński — „General—Anzeiger“ do zwrócenia się do rządu niemieckiego w sprawie szybkiej budowy grobli przewozowej Stralsud—wyspa Rugja.

Dla zrealizowania tego planu powstało szwedzkie towarzystwo akcyjne z kapitałem 100,000 koron, które ma udzielić przedsiębiorstwu państwowych kolei niemieckich 20-letniej pożyczki w wysokości 18,5 milj. koron na 5,5 procent z prawem wykupu tej pożyczki po 10 latach. Połączenie to nazywane: „Rügendamm“ ma być ukończone w ciągu 3 i pół lat i skróci znacznie czas podróży na linji Sassnitz—Trälleborg do Sztokholmu o blisko godzinę przy wzmożeniu bezpieczeństwa i regularności jazdy przez burzliwy i zamarzający w zimie przesmyk stralsundzki.

Budowa tego połączenia podejmowana jest niemal wyłącznie ze względu na obawę konkurencji ze strony Gdyni, jak to wyraźnie zaznacza m. in. dziennik berliński „Deutsche Tageszeitung“. Niemcy bowiem obawiają się ,że w razie uruchomienia polskiego ruchu portowego na linji Gdynia—Karlskrona mogą zajść w ruchu tranzytowym do Skandynawji poważne przesunięcia na niekorzyść Niemiec.

Karlskrona, dotąd port wojenny w południowej Szwecji, jest położony na najkrótszej linji, łączącej Polskę ze Szwecją. Wprawdzie komunikacja osobowa między Gdynią a Karlskroną, trwałaby 10 godzin, podczas gdy komunikacja na linji Sassnitz Trälleborg tylko 4 dni, ale za to rekompensuje się czas skróceniem drogi kolejowej dla Polski i krajów wschodnio-europejskich. Dlatego aby pozyskać dla linji niemieckiej przez Rugję odległe kraje bałkańskie domagają się niemieckie zainteresowane czynniki gospodarcze poprawy stosunków kolejowych na linji Frankfurt nad Odrą—Szczecin—Rugja dla uniknięcia niewygodnego połączenia przez Berlin.

O wiele bardziej jednak niebezpieczną dla Niemców byłaby linja Gdynia—Karlskrona ze na ruch towarowy. W tym wypadku linja polska stworzyć może poważną konkurencję dla linji niemieckiej. Z tych względów prasa niemiecka uważa rozwój Gdyni za wielkie niebezpieczeństwo nie tylko dla Gdańska, ale i dla ruchu niemieckiego na Bałtyku. „Przedewszystkiem (linja polska) może doprowadzić do zmiany stosunków gospodarczych na wschodzie, przez co Polska stałaby się punktem centralnym wschodnio-europejskiej polityki gospodarczej“, pisze „Deutsche Tageszeitung“. Dlatego tem usilniej domaga się poprawienia komunikacji przez Rugję.

Ta strona możliwości Gdyni nie jest dotąd dostatecznie znana opinji polskiej. Opinja niemiecka okazuje pod tym względem orjentację, Dlatego rozwój Gdyni jako wielkiego centrum życia handlowego na Bałtyku staje się pierwszorzędnem zagadnieniem polityki Polski.

TENDENCYJNOŚĆ NIEMIECKIEJ KARTOGRAFJI

W pierwszym roku wojny światowej niemiecki geograf Hettner ogłosił w jednem z poważniejszych czasopism naukowych następującą tezę: „Jeżeli chodzi o wielkość i egzystencję naszego narodu, to kwestje czystej nauki wydają się nam obojętne i nic nie znaczące". Maksymą tą przejęli się niemieccy adepci geografji, i coraz to trudniej o zamiłowanie czystej nauki w geografji niemieckiej, natomiast szerzy się szeroko wśród niej tendencyjność. Obszerne pole do agitacji politycznej dają nowokreowane nauki, będące w związku z geografją: geopolityka, nauka o niemieckim narodzie (deutsche Volkskunde), polityka gspodarcza, pomijając już dawniej istniejącą geografję polityczną i gospodarczą.

Najwyraźniej uwydatnia się przeciwpolska agitacja w niemieckiej kartografji. Agitacja przeciwpolska ujawniła się w kartografji niemieckiej zaraz po wojnie światowej. Dość powiedzieć, że już w roku 1921 wyszło rozporządzenie pruskiego ministerstwa oświaty do kuratorjów szkolnych, w myśl którego wprowadzenie nowych atlasów uzależnia się od tego, czy w nich będą zaznaczone „obszary wydarte Niemcom przez pokój wersalski", jako należące ongiś do państwa niemieckiego. — Nowe wydanie atlasu Stielera z roku 1919 wcale niema osobnej mapy Polski, co wydawcy tłumaczą tem, że wówczas granice Polski nie były ustalone. W różnych popularnych atlasach, globach i mapach niemieckich osobnej mapy Polski wogóle niema, albo w znacznie zmniejszonych granicach, zachodnie jej części zaznaczone są tym samym kolorem, co kraje niemieckie, a wschodnie, — przyłączone kolorem do jakiejś imaginacyjnej rzeczypospolitej ukraińskiej. Wydawnictw polskich kartografja niemiecka nie uwzględnia i przemilcza często rezultaty polskich prac naukowych.

Fałszerstwa oficjalnej kartografji niemieckiej wykazuje każdorazowo „Przegląd Kartograficzny", wydawany przez Książnicę — Atlas we Lwowie. Na pierwszy plan wysuwają się tutaj oficjalne mapy szczegółowe urzędu „Reichsamt für Landesaufnahme". Mapy te, wykonane zresztą precezyjnie i dokładnie, grzeszą dziwną niedokładnością na obszarach, należących do Polski, oczywiście zaznaczonych wyraźnie jako dawniej niemieckie. Dotyczy to nowych dróg, kolei etc. Prace Wojskowego Instytutu Geograficznego są oficjalnie zignorowane. Nomenklatura na mapach, przedstawiających obszary polskie, jest wyłącznie niemiecka, stosownie do postanowień „Centralnej komisji dla naukowych badań krajów niemieckich" z r. 1927 o „utrzymaniu niemieckich nazw w publikacjach wszelkiego rodzaju, jeżeli nazwa ta jest w użyciu u Niemców, albo była używana aż do wojny światowej". Podobną uchwałę o „ochronie niemieckich nazw" powziął niemiecki „Geographentag" w Lipsku, i do tych uchwał stosują się ślepo wszystkie firmy wydawnicze nietylko niemieckie, ale i austrjackie.

Nawet w międzynarodowej mapie 1 : 1,000,000, gdzie statutowo wzbronione jest używanie innych nazw, niż oficjalnych danego kraju i to w oryginalnej pisowni, Reichsamt pozwolił sobie nietylko wydać sekcję „Warszawa", którą półtora roku przedtem wydała Polska, jeszcze raz pod nazwą „Ostpreussen", nie podając wcale, że teren przedstawiony należy do Polski, ale i używa momenklatury niemieckiej. „Przegląd Kartograficzny" stwierdza, że w sekcji „Ostpreussen" niemiecki Reichsamt korzysta z prac W. I G., nie cytując tego w źródłach. Podobnie postąpił Richsamt ze sekcją „Praha", wydając ją pod nazwą „Wien". Prof. Romer, prezydent Polskiego Narodowego Komitetu Geograficznego wysłał z tego powodu do Centralnego Biura Mapy Międzynarodowej protest, w którym żąda dyskwalifikacji obydwu wymienionych sekcyj i wyłączenia ich z wymienionego wydawnictwa. Osobny protest wystosowała Czechosłowacja. W sekcji „Berlin" podobnie Reichsamt ignoruje zupełnie statut Mapy Międzynarodowej i stosuje wszędzie nomeklaturę i pisownię niemiecką, wobec czego „Przegląd Kartograficzny" słusznie wskazuje na to, że Polska powinna wydać tę sekcję poprawnie według statutu mapy.

Sławny Zakład Kartograficzny Perthesa w mieście Gotha, drukując „Taschenatlas vom Deutschen Reich" jako premje dla czytelników jednej z gazet berlińskich, myli się umyślnie co do granic Polski, przyłączając np. Górny Śląsk do Niemiec, i zmieniając granicę polsko—litewską na korzyść Litwy, lub nieraz podając przedwojenne granice Niemiec. Nomenklatury używa uporczywie albo niemieckiej albo rosyjskiej. Podobnie postępuje ten sam zakład kartograficzny, wydając „Taschenatlas der ganzen Welt" dla czytelników gazety „Berliner Tageblatt", i to samo wydanie dla „Hamburger Fremdenblatt". Małą tylko zmianę na lepsze wykazuje ostatni atlas z zakładów Perthesa, mianowicie atlas Sydowa—Wagnera z r. 1931, podając granice litewską poprawnie, ale i on nie umieszcza najnowszych kolei polskich i rozmyślnie fałszuje dane demograficzne, posługując się spisem ludności z r. 1910, a nie 1925, i ignorując najzupełniej polski spis ludności z r. 1921. W tych atlasach, i w podobny sposób tendencyjnie wydanych atlasach „Knaurs Weltatlas" oraz „Westermanns Weltatlas" zaznaczone są przedwojenne granice Niemiec w myśl życzeń pruskiego ministerstwa oświaty z r. 1921. Wszystkie te atlasy, a także mapy szkolne, rozchodzą się w ogromnej ilości w Niemczech i daleko poza granicami Niemiec, rozmyślnie szerzą fałszywe wiadomości o Polsce, temsamem sprzeniewierzając się zasadom czystej nauki. Rzadko zdarzy się atlas niemiecki, który choć w przybliżeniu daje poprawne wiadomości o Polsce, jak np. wiedeński „Prof. Hickmans geogr.—Stat. Universal — Atlas" z r. 1929. Wydrukowała go stara firma kartograficzna Freytag i Berndt, z której pochodzą liczne polskie mapy, stąd lepsze informacje o Polsce i mniejszy posłuch dla dyktanda Berlina.

Tydzień Stołecznego Komitetu Floty Narodowej

W dniach od 7 do 14 listopada r. b. odbędzie się na terenie m. st. Warszawy II-gi Tydzień Morski" organizowany przez Stoleczny Komitet Floty Narodowej. Zadaniem „Tygodnia" jest zwiększenie liczby członków Komitetu Floty Narodowej i doraźne, wydatne zwiększenie ofiar na budowę okrętu wojennego p. n. „Dar Warszawy".

W okresie „Tygodnia" na terenie m. st. Warszawy odbędzie się pochód, odczyty, akademja i t. d. oraz sprzedaż specjalnego znaczka i nalepek.

NA DROGACH PRACY KOLONJALNEJ



Ładowanie podróżnych

Pytano mię czy Polska jest francuskim protektoratem, coś w rodzaju Libanu lub Syrji? czy mówimy po rosyjsku czy też po niemiecku, czy jesteśmy prawosławni i czy bardzo zimno jest u nas? Gdy starałem się wmówić pewnemu dyrektorowi wielkiej firmy, że jednakże jesteśmy państwem i mamy swoje miejsca na mapie Europy — spojrzał na mnie z niedowierzaniem — sans blagues.

Nie mogłem jednak oburzać się nawet, przypomniałem sobie tylko co mówiono mi o Afryce przed moim wyjazdem. Ironiczny uśmiech towarzyszył zawsze narwańcom, którzy jechali „do Afryki na drzewa". W opinji przeciętnego warszawiaka, poza pewną szerokością geograficzną człowiek staje się automatycznie małpą i na to niema rady. Gdy zaś w półtora roku potem wróciłem do kraju, pierwsze pytania, które padły z ust przyszłych zdobywców czarnego lądu, odnosiły się kawiarni i dancingów afrykańskich, — czy jest kino i jak tam murzynki?

Polacy wiedzą o Afryce bardzo mało, tyle samo akurat ile Afryka o Polsce. Wychodzimy na tem bardzo źle, a przecież Czesi są tam wszędzie i z powodzeniem lansują swój towar na tamtejsze rynki. Wprawdzie towar nasz niekiedy zjawiał się i tam, ale zawsze w bardzo małej ilości i to za pośrednictwem innych. Sam fakt jednak że towar nasz miał nabywców uprawnia nas do przypuszczeń, że z powodzeniem moglibyśmy go sami sprzedawać. Zapytywano mię niekiedy o możliwości handlowe z Polską, chwalono gatunek i cenę materjałów z których porobiłem sobie ubrania przed wyjazdem. Nawiązanie jednak jakiegokolwiek kontaktu handlowego z kolonjami jest narazie niemożliwe — świat przemysłowca polskiego kończy się na Hamburgu i Havrze. Dalej idą pośrednicy.

Gdyśmy zsumowali dotychczasowe koszta naszej propagandy kolonjalnej w formie wydawnictw, kosztownych wycieczek amatorów egzotyki (na koszt rządowy), urzędowych literatów i komisji emigracyjnych, imprezy angolskiej i peruwiańskiej — suma starczyłaby na założenie kompanji handlowej i zapoczątkowanie naszej ekspansji. Nie potrzeba wysyłać analfabetów z kraju — wystarczą narazie ci co są na miejscu, znają kraj, stosunki i murzyna. Dotychczasowe wyniki dziesięciolecia naszych prób kolonjalnych wyrażają się przedewszystkiem dorobkiem literackim. Istota nieporozumienia polega na zasadniczo fałszywym ujęciu zagadnienia afrykańskiego.

Afryka została zawojowana przez handel europejski a nie przez wojaka i kolonizację jak to miało miejsce w Ameryce. Królowie murzyńscy tylko w rzadkich wypadkach stawiali opór białym, najczęściej podpisywano dobrowolne układy na zasadzie których czarny kukuma poddawał swój lud pod protektorat białych. Biali komersanci byli pierwszymi konkwistadorami na tym terenie.

Potem przyszła kolej na budowę dróg, komunikacji, co dopiero stworzyło możliwości kolonizacyjne na czarnym lądzie. Kolonizacja Afryki zachodniej zaczęła się dopiero w XX w. podczas gdy handel z czarnymi istniał już w średniowieczu.

Zdawałoby się, że te proste obserwacje mogłyby służyć drogowskazem dla nas, jak służyły Francji i Anglji w ich polityce kolonjalnej. Przykład Brazylji sprawił jednak to, że na terenie Angoli próbowano przeprowadzić planową kolonizację naszą, co spotkało się z wielkim protestem mulatów portugalskich, którzy stanowią odrębną rasę z pewną przeszłością historyczną. Pozatem Berlin umiejętnie wyzyskał nasze plany kolonizacyjne w celu zastraszenia Portugalczyków a już niedźwiedzią przysługę oddała sprawie nasza prasa, drukując wersję o kupnie Angoli przez Polskę. Pierwszą zapowiedzią zmiany kursu polityki portugalskiej był zakaz przelotu naszym lotnikom nad Angolą.

Afryka nie nadaje się do kolonizacji ze względu na swój klimat jak i stosunki polityczne. Żadne państwo europejskie nie pozwoli, by na jego terenie ktoś budował autonomiczną organizację, którąby mogła zmajoryzować kolonję. Penetracja żywiołu polskiego może się odbywać tylko anonimowo, w formie firm handlowych oraz pojedyńczych kolonistów z pewną ilością kapitału. Jakiekolwiek wyjazdy komisji badających teren emigracyjny, pertraktacje naszego rządu z innemi państwami, lub tworzenie wielkich polskich koncesji prowadzi tylko do konfliktów i zamknięcia kolonji dla nas, lub ewentualnego bojkotu naszego elementu przez miejscowe społeczeństwo kolonjalne.

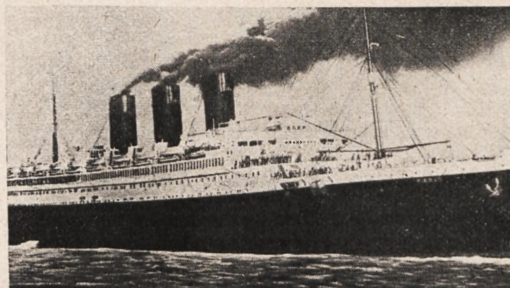
Afryka nie lubi nacjonalizmu zoologicznego—lubi zaś robić interesa. O tem powinniśmy pamiętać.

Jakiekolwiek dążenia do uzyskania swoich kolonji są w danej chwili nieaktualne z racji braku floty wojennej. Kto ma kolonję, musi mieć czem ją bronić.

Polski program kolonjalny na terenie Afryki Zachodniej i Ektorjalnej, winien dążyć do stworzenia przedewszystkiem własnego stanu posiadania, co zatem idzie i do tworzenia własnej floty handlowej na tych wodach. Postawiłem to w tym porządku, gdyż łatwiej otrzymac ładunek powrotny, niż do Afryki, a dopiero po stworzeniu naszych placówek handlowych moglibyśmy dać ładunek swoim okrętom.

Musielibyśmy narazie korzystać z okrętów szwedzkich i norweskich, które odbywając kurs dookoła Afryki pełnią służbę międzykolonjalną. Okręt taki wychodząc z jednego ze skandynawskich portów mógłby brać ładunki Gdyni. Tą drogą początkowo możnaby aprowidować nasze faktorje aż do czasu gdy będą zdolne dać wielki ładunek naszej flocie handlowej.

Korzyści z tego handlu byłyby niewątpliwe. Przedewszystkiem sumy jakie płacimy za pośrednictwo Francji i Niemcom pozostałyby w naszej kieszeni. Obniżonoby ceny produktów kolonjalnych, które w Polsce są wprost humorystyczne. Artykuł kolonjalny po dziś dzień jest uważany za rodzaj luksusu (np. banany). Kto zaś w Afryce kupuje, ten ma też prawo sprzedać. Jest to zasada przestrzegana mocno na terenie kolonji. Zyskując więc na cenie kupna i frachtu, stwarzamy sobie jednocześnie możliwości eksportowe. Dziś płacimy ceny fantastyczne i biadamy że niema eksportu. Mam wrażenie, że nasza inercja w tym kierunku



„Paris" — olbrzym francuski

jest tylko konsekwencją pewnego konserwatyzmu, który stale ubolewa, że nie jest tak jak trzeba, a i trwa w stanie oczekiwania inicjatyw ze strony rządu, który jest najmniej powołany do takich rzeczy. Rząd może dawać ułatwienia ale nie inicjatywę i firmę, bo w tych warunkach impreza nabiera charakteru narodowego i staje się na terenie kolonji sama przez się skompromitowaną.

Znając rozpiętość cen afrykańskich i naszych mogę śmiało twierdzić, że różnice którebyśmy zarabiali byłyby imponując, zewłaszcza, teraz, gdy ceny w Afryce spadły tak znacznie. Przeciętny plantator posiadający jednocześnie faktorję, chętnie kupi towar u tego kto mu sprzeda jego kawę i kakao. Nie należy się łudzić byśmy mogli sprzedawać swoje wyroby hurtowniom angielsko-francuskim, które do pewnego stopnia uprawiają politykę nacjonalistyczną dlatego bo mogą. Eksport nasz musiałby trafić do detalisty lub konsumenta bezpośrednio — na tem możemy oprzeć naszą ewentualną ekspansję. Oprócz tego możemy liczyć na zbyt w magazynach greckich i syryjskich, a zwłaszcza tych ostatnich, które mają w swym ręku cały handel detaliczny w ośrodkach miejskich. Dobra cena konkurencyjna w tym wypadku wystarczyłaby. Należy tylko być bardzo ostrożnym w oddawaniu towaru, gdyż zdarzają się wypadki, że odbiorca zwleka z przyjęciem a to w nadziei na wymuszenie zniżki ceny.

Z towarów które mogłyby liczyć na zbyt na pierwszym planie stawiam wyroby bawełniane-perkale drukowane na podstawie wzorów istniejących już w handlu, pozatem cement. żelazo, mąka pszenna, cukier, cukierki, czekolada, konserwy wszelkiego rodzaju, piwo, bielizna gotowa oraz cały szereg drobnych wyrobów galanteryjnych, technicznych i artykułów domowego gospodarstwa.

Organizacja handlu kolonjalnego wymaga wielkiej ostrożności w doborze ludzi. Należałoby przedewszystkiem oprzeć się na elemencie polskim miejscowym, który zna kraj i murzyna. Znajomość psychologji czarnego jest podstawowym walorem sprzedawcy afrykańskiego. Wystrzegać się literatów, amatorów egzotyki i przyjaciół oraz krewnych którzy niejedną kompanję afrykańską wpędzili do grobu. Osobiście byłem świadkiem, gdy pewną wielką spółkę rozparcelowali dyrektorży i agenci, dając wielkie kredyty swym przyjaciołom.

Specjalnie wygodną sytuację miałby nasz handel na terenie terytorjów mandatowych, gdzie wszyscy członkowie Ligi Narodów są równouprawnieni pod względem ekonomicznym. Obecność wszystkich prawie narodowości europejskich utwierdza mię w przekonaniu, że i dla nas byłyby tam widoki powodzenia. Pozatem niskie cła i minimalne podatki oraz różnorodność produkcji tych krajów stworzyły tam warunki handlu. Udział Francji w obrocie handlowym Kamerunu wynosił w 1929 roku tylko 25%, jasny wniosek że Francja na tym terenie nie uprawia polityki prohibicjonistycznej w stosunku do tawarów zagranicznych.

Zagadnienie polskiej kompanji kolonjalnej jest na czasie. Projekt ten powstał w Dakarze skąd p. Modliński korespondent Instytutu Eksportowego przesłał swoje rady i opinje do dyrektora Instytutu. Nie wiem czy zyskał on przychylną opinję czy też poszedł do archiwów, jak to często bywa. W każdym razie jak dotychczas cisza panuje na ten temat.

KAZIMIERZ PRUSZYŃSKI

PRZEDSIĘBIORSTWA HANDLOWE ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ

Mało kto chyba wie, że wojenna marynarka brytyjska ma — poza zadaniami obrony Państwa, jako celem głównym — rozległe zadania gospodarcze, że po stronie dochodów, budżet jej wykazuje pozycje brzmiące dziwnie dla uszu „człowieka z Kontynentu“, przywykłego uważać marynarkę wojenną prawie wyłącznie za organizację wojny morskiej — zaczepnej lub obronnej.

Dlatego też niezmiernie ciekawe dla nas uwagi i pozycję znajdujemy w sprawozdaniu rocznem Pierwszego Lorda Admiralicji w Rządzie Narodowym, Sir Austina Chamberlaina, następcy mr. Alexandra, Sir Austin przemawia w swym memorjale nieco, jak prezes spółki akcyjnej, zwłaszcza, gdy mówi, że:

„Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe marynarki ucierpiały znacznie wskutek ogólnej depresji gospodarczej. Między innemi spadły znacznie, wskutek zniżki stawek przewozowych, dochody transportowców ropowych Admiralicji, pracujących na wielkich wodach“.

Co rok, to gorzej

Wiele ciekawych szczegółów tej strony działalności Marynarki Wojennej zawierają materjały sprawozdawcze Admiralicji za rok 1930, złożone w Izbie Gmin. Składają się one z 488 stronic druku. Mówi się w nich, że na samym tylko wynajmie transportowców ropowych prywatnym przedsiębiorstwom przewozowym, Admiralicja straci w roku 1931, z dochodów netto, Ł. 241.500, w porównaniu z rokiem 1930, który dal z tego źródła Ł. 568.000.

Nieco mniej niepokojąco przedstawia się dochodowość Instytutu Wydawniczego Admiralicji. I tutaj, zapewne, niewiele osób z pośród szerszej publiczności wie, że Admiralicja brytyjska jest poważnym wydawcą książek, broszur, map, kalendarzy, i „magazynów“, przeważnie treści specjalnej, traktującej o technice wielkiej żeglugi, budowie okrętów, prawodawstwie morskiem — wojennem i cywilnem.

Przedsiębiorstwa wydawnicze

Pozycje dochodów Instytutu Wydawniczego w Cricklewood (Admiralty Chart Department), są dość poważne, ale i one spadają z roku na rok w ostatniem 4-leciu. Nadmienić wypada, że angielska prasa morska jest bardzo obfita i w samym Londynie wychodzi około 20 tygodników, dwutygodników, miesięczników, kwartalników i „magazynów“ poświęconych sprawom morskim. Oczywiście, nie wszystkie wychodzą z pod prasy Admiralicji. Z wydawnictw morskich korzystają nietylko sfery bezpośrednio związane z nauką, handlem i przemysłem morskim, ale również szersza publiczność.

Mimo swego charakteru specjalnego, wydawnictwa Admiralicji rozchodzą się w setkach tysięcy egzemplarzy. Na same tylko karty oceanograficzne wydaje Admiralicja przeciętnie rocznie po 60—70.000 funtów szterlingów. W ostatnich 3-ch latach sprzedaż w tym dziale spada coraz znacznej. I tak naprzykład:

W roku 1928	sprzedano	354.974	mapy za	Ł. 61.429;
„ 1929	„	336.305	„ „	„ 59.960;
„ 1930	„	322.327	„ „	„ 54.300.

Rok 1931 przedstawia się jeszcze gorzej. Ale Admiralicja nie liczy tutaj na zyski, a przez popyt na swe wydawnictwa, zmniejsza znacznie koszty własne i to są jej korzyści materjalne. Obliczono, naprzykład, że dotąd Instytut Kartograficzny kosztuje przeciętnie rocznie około 11.000 funtów szterlingów, po potrąceniu dochodów.

Dobrze idącem wydawnictwem jest także „The Nautical Almanac“ — miesięcznik stojący na wysokim poziomie technicznym. Zawiera on zbiór artykułów, notatek i wiadomości kronikarskich o zjawiskach hydro i atmosferycznych, o ruchach słońca, księżyca i planet.

I to wydawnictwo jednak narzeka na malejącą sprzedaż, podaje dla przykładu:

W roku 1928 sprzedano 20.798 egzemplarzy
„ 1929 „ 18.798 „
„ 1930 „ 15.817 „

Sprzedaż i wynajem lokali

Ktoby pomyślał, że Admiralicja brytyjska zajmuje się... wynajmem lokali. Rozumie się, że nie jest to jakieś pośrednictwo lub przedsiębiorstwo budowy i wynajmu domów czynszowych. Ale Admiralicja ma w swem posiadaniu wiele domów i gmachów, nie wszystkie jednocześnie użytkując. To też nierzadko można zobaczyć w Londynie, okolicach lub w pobliżu miast portowych napis brzmiący:

„Ta piękna willa jest do wynajęcia. Wiadomość: Admiralicja, Whitehall London S.W.“.

Sumy wpływające z tego „przedsiębiorstwa lokatorskiego“ Admiralicji figurują w Budżecie marynarki pod nazwą:

„Wpływ z komornego i inne należności“...

W roku 1930 w rubryce tej figurowało 44.000 funtów szterlingów. Zresztą majątek Admiralicji we własnych i zakontraktowanych nieruchomościach wynosi około pół miljona funtów szterlingów.

Admiralicja a poczta i Telegraf.

Między Admiralicją a Generalną Dyrekcją Poczt istnieje pewnego rodzaju współzawodnictwo w dziedzinie przedsiębiorstw komunikacyjnych. Dotychczas G. P. O. (Generalny Urząd Poczt) posługuje się radjostacjami Marynarki Wojennej w przesyłaniu depesz, płacąc za transmisje przeciętnie rocznie po 10.000funtów szterlingów.

Ale G. P. O. nie jest jedynie stroną, korzystającą ze świadczeń Admiralicji; jej świadczenia na rzecz marynarki są znacznie kosztowniejsze, bowiem Admiralicja płaci Poczcie rocznie:

Za przesyłkę korespondencji:	Ł	60.022
„ rozmowy telefoniczne:	„	35.800
„ telegramy kaclowe, krajowe i zagraniczne:	„	10.000

W roku 1932 pozycje te ulegną pewnemu zmniejszeniu zgodnie z ogólnym planem oszczędnościowym Rządu i wskutek mniejszych dochodów Admmiralicji, jako przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowego.

Z. CITHURUS

WŚRÓD KSIĄŻEK

Polskie Rybołówstwo Morskie (1928—1930). Wydawnictwo Morskiego Urzędu Rybackiego Gdynia, Bydgoszcz 1931 r. Skład Główny Gebethner i Wolf w Warszawie Str. 11—290.

Książka zawiera sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego, uzupełnione tabdlicami statystycznemi, a także przeglądem rybołówstwa, przemysłu i handlu rybą w latach 1928—1930.

Do sprawozdania Urzędu Rybackiego dołączone są ustawy i rozporządzenia dotyczące rybołówstwa morskiego, które ukazały się w okresie sprawozdawczym. W książce znajdujemy także sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego, instytucji powstałej w końcu 1928 roku i rozwijającej bardzo ożywioną działalność pod przewodnictwem prezesa prof. Uniw. Jagiell. Michała Siedleckiego.

W części II-ej książki umieszczono bardzo ciekawy prace: p. Józefa Borowika o rybołówstwie flondrowem na polskiem wybrzżu i badania nad wpływm narzędzi na skład połowu; oraz p. B. Dixona o wieku wzroście łososi poławianych na polskiem Bałtyku i ciekawe porównanie i wieku i szybkości wzrostu troci z rzek Redy i Dunajca.

Książka ilustrowana jest rycinami i zawiera XI tablic statystycznych.

Powyższa praca przedstawia dokładny obraz naszego morskiego rybołówstwa, tak jeszcze niewielkiej, ale ważnej dziedziny pracy na morzu.

Stalowe rekiny

Historja łodzi podwodnej zaczyna się od 1776 r. kiedy została zbudowana w Ameryce pierwsza łódź „Żółw“.

Za tym prymitywem idzie stopniowo dalszy rozwój i udoskonalenia łodzi aż do współczesnych typów, które wyrażają się obecnie w formie wielkich okrętów podwodnych.

Łódź podwodna jako jednostka bojowa, nabiera rozgłosu dopiero od czasu wojny światowej. Świeżo mamy jeszcze w pamięci wielką ilość zatopionych wówczas okrętów wojennych oraz statków handlowych.

Odtąd świat zaczyna zwracać baczną uwagę na rozwój łodzi podwodnych, które, zwłaszcza dla państw słabych na morzu, stanowią niezwykle potężny środek obronny i zaczepny.

Stąd zagadnienie posiadania łodzi podwodnych jest dla nas niezmiernie aktualne i wzbudza zrozumiałe zainteresowanie się niemi społeczeństwa, szczególnie w związku z wcieleniem pierwszej łodzi „Ryś“ do naszej marynarki wojennej.

Z przyjemnością bierzemy do ręki świeżo wydaną książkę „Stalowe rekiny“, *) która wyczerpująco zaznajamia nas z całokształtem wiadomości o łodzi podwodnej. Praca ta składa się z 8 rozdziałów i kolejno podaje opis dawnych typów łodzi do czasu wojny światowej, opis torped i min, współczesnych łodzi podwodnych, znaczenie ich, taktykę i sposoby walki. sposoby zwalczania łodzi podwodnej w czasie wielkiej wojny, ratowanie łodzi oraz ich załogi i w końcu działania łodzi podwodnych w czasie wojny.

Zdobią książkę i uzupełniają liczne rysunki w niej zamieszczone. Książka napisana niezwykle jasno i przejrzyście z przeznaczeniem dla szerokich sfer społeczeństwa.

*) *G. Żukowski, por. mar., „Stalowe rekiny“, Warszawa, W. I. N. W., str. 68, cena zł. 2.50.*

MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI

FRACHT BE

Hindowi dobrze już się kurzyło ze łba. Nocna włóczęga po zapowietrzonych barach Sajgonu w towarzystwie tego młodzika, Ralfa Yoyce, który przyjechał tu chyba po to tylko, aby przewrócić do reszty wątrobę staremu szyprowi — znużyła go tak dalece, że ledwie trzymał się na nogach. Właściwie nie zdawał sobie sprawy, dlaczego włóczy się z nim już od kilku tygodni. Aleć kapitan angielski nie wypuszczał go z rąk, ciągnął uporczywie ze sobą, łaknąc wszelkich informacji, dotyczących warunków miejscowych i lał przytem w niego wódkę holenderską, mieszaną z absyntem, a porcje ciężkiego alkoholu raz w raz przeplatał szampanem. Jak twierdził — dla zachowania trzeźwości. Djabla tam! Stary Hind miał głowę mocną. Nie jeden zapił się już na śmierć w jego kompanji. A jednak młody anglik trzymał się dzielnie. Pykał fajkę, zaczepiał co ładniejsze kobiety w sajgońskich spelunkach i wcale przykładnie z niemi rozmawiał, podczas gdy Hind zaledwie już obracał zjełczałym ozorem.

— Musiało coś w tem być... — myślał stary szyper. Nie bez powodu chyba właściciel pięknego yachtu „Seamev" upodobał sobie towarzystwo tarego kapitana. Chciał wprawdzie nabyć od niego szkuner „Takao", ale się nie napierał. Raczej rzucił tę propozycję, aby go drażnić. To też Hind nie brał jej na serjo, choć zastrzegł się kategorycznie, że ukochanego szkunera nigdy nie sprzeda, bo do nowego statku już się nie przyzwyczai, a kabotażowania na archipelagu Filipińskim poniechać jeszcze nie zamierza, Wtedy kapitan Yoyce jął powątpiewać o rentowności kabotażowania takim statkiem, jak zbyt ciężki i powolny „Takao".

Ta opinja przybłędy o jednym z najlepszych żaglowców handlowych na archipelagu Filipińskim do reszty oburzyła starego Hinda. Właściciel jachtu „Seamev" lekceważył sobie wszakże oburzenie starego szypra, a prawdziwe historje wyczynów dzielnego szkunera „Takao" przyjmował homerycznemi wybuchami śmiechu ,jako rzeczy zgoła nieprawdopodobne. Tego już Hind nie mógł strzymać. To też w desperacji zaproponował lekkoduchowi wyścig.

— Jedziemy razem do Singapore. W tym właśnie kierunku jutro przed południem wypływam. Zobaczymy jak to pańska „Seamev"...

— All rigth! — skwapliwie przerwał Yoyce.— Daję panu pół dnia „forów". Pan — w południe. A ja wyjadę jutro wieczorem. I wpłynę do portu w Singapore szóstego dnia rankiem, pan zaś tegoż dnia wieczorem.

Hinda aż zatknęło. Takiej bezczelności nie spodziewał się. Można powiedzieć, że wytrzeźwiał odrazu. Godził się na wszelki zakład.

Yoyce zażądał jako stawki szkunera „Takao", ofiarowując w razie przegranej swoją wysławianą „Seamev".

Hind zawahał się.

„Takao" był statkiem, na którym pływał już od siedmiu lat, kochał go jak własne dziecko. Nawet myśl o rzuceniu go w zastaw była świętokradztwem.

— He, he... mister Hind — drwił Yoyce — zwątpił pan o swym „Takao"?

Było to nową ostrogą dla starego szypra, który mógł wątpić o wszystkiem, tylko nie o sprawności swego szkunera. Zakład więc przyjął ostatecznie, będąc pewnym wygranej. Stanęło na tem, że Ralf Yoyce będzie obecny w porcie aż do ostatniej chwili odejścia szkunera ,następnie zaś uda się na swój jacht, który stał nieopodal na redzie w zacisznej zatoce, i może wyruszyć choćby natychmiast.

Yoyce klepał protekcjonalnie starego po ramieniu ,oznajmiając, że nie ma zamiaru wyruszać wcześniej, gdyż i tak jest pewny wygranej.

Szyper mruknął już tylko niechętnie i zanurzył ryże, kępiaste wąsiska w szklance grogu, którą zakończono wreszcie libację. Hind pośpieszył na szkuner, aby się należycie przygotować do wyścigu — traktował bowiem zwykle każdą sprawę poważnie, zwłaszcza jeżeli chodziło o sprawy związane z jego fachem.

Znano go też na kursie pomiędzy Sajgonem a Singapore jako wytrwałego i doświadczonego marynarza, a nadewszystko jako człowieka, któremu bezgranicznie można było ufać. Kupcy chętnie powierzali mu swoje towary do transportowania, — pewni, że, niczem nie ryzykując, obsłużeni będą solidnie. A i władze, zarówno w Indochinach, jak i na półwyspie Malajskim, a niemniej i na całym archipelagu Filipińskim uważały kapitana Hinda za jedynego przedsiębiorcę kabotażowego, który w tych niezwykle ponętnych warunkach dla wszelkich nadużyć, zdołał się od nich powstrzymać i uchronić imię swoje nietylko od kryminalnych zarzutów, ale nawet od jakichkolwiek podejrzeń. To też celnicy na „Takao" nigdy nie robili rewizji.

Kapitan Yoyce na terenie archipelagu właściwie był człowiekiem nowym. Nikt prawie dotychczas go tu nie znał. Ci zaś, którzy zdążyli się z nim jako-tako zetknąć, wiedzieli jedynie, że anglik jest ryzykantem wielkiej miary i niepospolitym hulaką. To też ludzie podobnego typu przylgnęli doń łatwo, roznosząc sławę awanturniczego kapitana szeroko po okolicy. Wspominano przytem, dość wprawdzie niewyraźnie, że Yoyce zamierza osiedlić się Sajgonie, a kto wie, czy nie zająć się kabotażem na kursie, który od dwudziestu lat opanował już stary szyper Hind.

Oczywiście plotce tej nie dawano wiary, boć Hind miał i opinję i klijentelę tak wyrobioną, że ewentualna konkurencja kapitana Yoyce nie miałaby żadnych szans powodzenia. Raczej więc przypuszczano, że anglik skłonny jest założyć luksusową kawiarnię w Sajgonie i w tym celu bada rzetelnie okolicę.

Zresztą i jedno i drugie było najprawdopodobniej plotką, jako że Yoyce lokale ozdobione pięknemi kobietami lubił, jedynie jako klijent, a ze starym Hindem starał się utrzymać stosunki nietylko poprawne, ale wprost przyjacielskie.

Jeno ten zakład... Musiało w tem coś być, bo Yoyce zaraz po odejściu starego szypra na statek spotkał się ze swym bosmanem i długo a tajemniczo coś z nim omawiał. Żegnając go, dodał·

— All rigth ,stary to nam się musi udać, bo to pachnie grubszemi funtami. A więc czterech ludzi zaraz mu podsunąć.

Po tej rozmowie kapitan Yoyce zawrócił do

portu ,aby demonstracyjnie kręcić się przed oczyma Hinda, pochłoniętego całkowicie przygotowaniami do wyścigu. W ciągu nocy następnej Yoyce usiłował starego szypra znów włóczyć po spelunkach Sajgonu, a od rana aż do południa przyglądał się z nadbrzeża ładowaniu towarów na „Takao".

Przerzucali się przytem przyjaznemi słówkami, jakby nie mieli rozpocząć za chwilę gonitwy, która musiała się zakończyć ruiną majątkową któregoś z zawodników. W magazynie pozostało już tylko kilkadziesiąt wielkich skrzyń, przeznaczonych do załadowania na pokład „Takao". Zajadle warczały szpule i kołowroty, unosiły się szczękające łańcuchami krany, chwytały resztkę towarów i przerzucały je ze zwykłą sprawnością do wnętrza przycumowanego kadłuba.

Kapitan Yoyce żegnał się, oznajmiając Hindowi, że śpieszy na obiad do restauracji za miastem, gdzie czeka go wesoła kompanja.

Hind, podejrzewając w tym ruchu zwykły wykręt i chęć przyśpieszenia wyjścia w morze „Seamev", oznajmił jowialnie:

— Ależ tak, mister Yoyce. Nic nie mam przeciwko temu, żebyśmy wypłynęli w morze razem. Czuję, że skóra drży na panu i chętnie zwolnię pana z danych mi tak ryzykownie „forów". „Takao" jest w należytym porządku i, wierz mi pan, że będzie mi bardzo miło ujrzeć pana za godzinę wraz ze mną na starcie.

— O, no, mister Hind! — protestował anglik.— Umowa jest umową, a słowo dżentelmena — słowem. Jestem pewien ,że i dla pana...

— My deariing — zaśmiał się stary poczciwie— mam nadzieję, że mój wierny „Takao" nie postawi mnie w tem położeniu, tembardziej, że i ja uczyniłem dla usprawnienia jego biegu wszystko, co było w mej mocy, bo nawet donająłem czterech tęgich drabów—malajów, choć ich gęby djablo obciążą mi budżet.

Anglik uśmiechnął się uprzejmie, ale w uśmiechu tym na chwilę błysnęła ukrywana dobrze złośliwość.

— Myślę, że i pan powinien był pomyśleć o podobnym sukursie dla swej „Seamev" — ciągnął dalej stojący za burtą Hind. — Choć to już pańska sprawa... Nie jest pan przecież dzieckiem...

— O, bądź pan tego pewny, mister Hind. Good bay!... wrzasnął anglik, usiłując przekrzyczeć huk łańcuchów, machnął ramieniem, wionął w powietrzu czapką i, pewny siebie, zniknął gdzieś w tłoku skrzyń zwalonych na rampie magazynowej.

Stary szyper wzruszył beznadziejnie ramionami, a omijając kołowroty i przeskakując swoje lin, zdążał ku śródokręciu, gdzie z kajut-kompanji wydobywał się już mocny zapach befsztyku, którego zjedzenia o tym czasie nie umiał odmówić sobie ani razu w ciągu trzydziestu trzech lat swego szyprowania na wodach równikowych.

Kiedy po wypiciu codziennej porcji opalizującego araku kapitan Hind wyszedł znów na pokład — ostatnie już skrzynie przefruwały nad jego głową.

Wszedł po schodni do budki sternika, sprawdził różę wiatrów, wydał instrukcję swemu zastępcy i jął oglądać przez lornetkę horyzont. Ale podejrzenie go zawiodło. „Seamev'y" nigdzie nie było widać. Nie widział jej też wartownik, czuwający od świtu w bocianiem gnieździe.

Hind zatarł dłonie. Zakrywano deskami luki magazynowe, zaciągano burtę, grzmiały łańcuchy. Czarni malaje, jak małpy uwijali się po pokładzie, po wantach i wszędzie w olinowaniu. Zapasowy piec dymił kominem, Wyła przeciągle syrena. Warknęła wreszcie śruba. „Takao" odcumował.

W niespełna pół godziny, kiedy znalazł się już na otwartem morzu, rozpięto żagle. Ostatni obłok dymu wsiąknął w powietrze. Szkuner schwycił wiatr, zawrócił na Sud-ost i, wziąwszy kierunek na wyspę Borneo, ruszył całą siłą pędną wydętych żagli.

Kadłub z obydwuch stron otoczyła biała koronka rozszarpanej fali. To znów ścieliła się za rufą aż ku horyzontowi, niby przeorana potężnym lemieszem, ciemna, głęboka bruzda.

Na tej bruzdzie Hind przez długi czas wypatrywał yachtu anglika. Napróżno. Wartownik, czuwający w bocianiem gnieździe, aż do zmroku, nie sygnalizował zbliżania się współzawodnika. Hind uspokoił się ostatecznie i udał się do kajut-kompanji na obiad. „Takao" szorował z dobrym wiatrem, a na kursie swoim — ani z tyłu, ani z przodu nie czuł ścigającej się z nim „Seamev'y".

— Good dam! Przecież dobry marynarz nie mógł wziąć kursu na Sud-west — rozważał stary szyper. — Zresztą, nie znając dobrze terenu, łatwo tam mógłby się wpakować na podwodne rafy, czy mielizny.

Hind był pewien wygranej, ale w kościstym łbie jego od czasu do czasu cykała nierozpoznawana dobrze acz dokuczliwa myśl, niby głuchy, poczynający się zaledwie ból nerwu w zębie, który był zdrów, a jednak ćmił niewiadomo dlaczego.

— W tem coś musi być, ale co? Ale co? — Raz w raz powtarzał w duchu zaniepokojony szyper. I tym razem kołysanie się pokładu szkunera, chybotanie się lamp i dzwonienie szkła w drewnianem okratowaniu nietylko już drażniło go, ale ścinało sklerotyczne serce chłodem. Spał źle i kilkakrotnie nocą wychodził na pokład. „Takao" płynął jak strzała, nie zmieniając szybkości pędu. Zdawało się, że gwiazdy zawieszone tuż ponad masztami, lada chwila nadziane zostaną na ostre ich końce. Zdawało się, że maszty przedzierają szmaragdową szatę nieba. — Nie — to nos szkunera, raz w raz wyskakując bukszprytem do góry, rzucał się na fale i pruł je i strzępił i bezsilne strzępy spuszczał po krągłych biodrach — bakbordzie i sztyborku.

Kapitan Hind odczuwał głęboką radość tej mocy pędnej, nieustępliwie walczącej z żywiołem wodnym — kiedy stał na mostku kapitańskim, a niewymowne ukojenie, kiedy, schodząc na jutę, widział jak rozdarta toń morska zszywa się ściegiem szybkim a mocnym, który wnet przykryją dobroczynne fale tak sprawnie i dokładnie, że drogi przedartej przed chwilą nie rozpozna nietylko podstępnie zdążający za statkiem człowiek, ale i Bóg sam, w którego mocy jest wszystko dobre i złe: a więc triumf „Takao" i czająca się kędyś — może blisko, może daleko — napastliwość obcego

tej krainie morskiej przybłędy. Znużony szyper zasnął wreszcie ciężko, a obudzony przez steawarda o świcie dowiedział się, że szkuner przebył o kilkadziesiąt mil więcej niż obliczano. Hind był w dobrym humorze i ze smakiem zjadł swój codzienny, nawpół surowy befsztyk ,zakrapiając go przepisową dozą opalizującego araku.

Przez cały dzień szkuner szedł gładko jak po ciąg po szynach .Pod wieczór przestawiono żagle i zawrócono nieco na południe, aby, dryfując wzdłuż brzegów wyspy Borneo, zdążać w kierunku na Singapore. Przeleciała znów cudna, cicha noc podzwrotnikowa, przesiąknięta mirjadem błysków gwiezdnych i fluoryscencją niezmierzonych wód — że mogło się zdawać, jakoby szkuner wpłynął w zalaną srebrem roztocz księżycową. I znów „Takao" nadrobił kilkanaście mil ponad normę, chociaż mniej znacznie niż dnia poprzedniego...

To też tego dnia szyper zjadł swój befsztyk z niezwykłym apetytem, zapominając już całkowicie, że w tem wszystkiem „coś jest". Po śniadaniu, jak było w jego zwyczaju, udał się do magazynów podpokładowych, aby zlustrować stan towarów i sprawdzić, czy znów te podłe bestje — szczury nie poczyniły większych szkód. Gryzonie jednak wyniosły się tym razem z głęboko w kadłubie położonych magazynów i grasowały w kambuzie, kasztelu i kajutach. Zjawisko to zastanowiło Hinda, choć go ucieszyło ,boć wiadomo, że szczury większą zwykle czynią szkodę w magazynach towarowych ,niż na środkowym pokładzie, gdzie ruch panuje bez przerwy w dzień i w nocy.

Malaje przycupnęli w cieniu pod wiszącemi na szlupblokach łodziami ratunkowemi, żując mięsistemi wargami śmierdzącą gumę. Rej wodzili pomiędzy nimi czterej donajęci marynarze, usiłując na wszelki sposób zachęcić ich do gry w kości, lub też zainteresować hałaśliwem opowiadaniem historji morskich.

Trzeci dzień mijał a czujne oczy Hinda nie dostrzegły „Seamev'y" ani na kursie ,ani w najbliższej okolicy. Pod wieczór morze zastygło. Noc minęła głucho, ponuro — bez gwiezdnych błysków, które przysłoniły brudne kłaki chmur, bez fluoryscencji, którą zastąpiła czarna, nieprzenikliwa toń. Szkuner zwolnił bieg i płynął niezwykle ociężale,— jakby obładowany nadmiernie tonażem. O świcie wiatr zmienił kierunek. W żagle uderzył nord i wydął je brzuchami na Borneo. Szyper kazał je zluzować, zwinąć i palić w piecu. Ale... okazało się, że paleniska zalewała woda, przesiąkająca z pomiędzy bimz kadłuba okrętowego. Nie o tyle wprawdzie, żeby groziło to szkunerowi zatonięciem, jednakże o rozpaleniu odpowiedniego ognia, przynajmniej narazie trudno było mówić. Woda sączyła się wolno. Nie sposób było wszakże odnaleźć szczeliny. Hind zaryzykował i ponownie nakazał hissować żagle. Statek popłynął tępo, ociężale. Malaje, spędzeni na dno, pompowali wodę. Maszynista i palacze uporczywie szukali niebezpiecznych szczelin — pod kierunkiem Hinda, który znów z niepokojem myślał, że w tem „coś jest".

A choć „Takao" znajdował się już na połowie drogi i trudno było nawet przypuścić, że „Seamev" go dopędzi, a zwłaszcza prześcignie przy nieprzychylnej dla nawigacji nordzie, to jednak stary szyper uczuł znów, jak chłodne kleszcze zawierają się wokoło sklerotycznego serca. Noc przepracowana pod pokładem przy osobistym nadzorze Hinda nie zmieniła sytuacji, a piąty dzień wyścigu, kiedy stary wrócił wreszcie z załogą na górny pogład — niewesołą tę sytuację jeszcze pogorszył.

Coś zaczęło się psuć w tekelunku. Skręcały się nagle w najniewłaściwszym kierunku reje i topsle, obsuwały się i wiotczały wielkie płachty żagli, pękało niespodziewanie zdrowe dotychczas olinowanie... A choć pod wieczór naprawiono wszystkie mankamenty, choć uszczelniono wreszcie przeciekające boki statku, to jednak zapobiegliwy szyper z przerażeniem stwierdził, że już opóźnił rejs o całą dobę. Wprawdzie „Seamev" nie dopędziła go dotychczas ,aleć... w tem wszystkiem „coś musiało być".

Hind w nocy nie spał. Sam stanął u steru, aby przeprowadzić szkuner przez labirent drobnych wysepek i raf naprzełaj, choć zwykle dotychomijał je szeroko zatoczonym łukiem. Ufał jednak ręce swojej, oku, a zwłaszcza nosowi marynarskiemu, tembardziej, że w ten sposób miał nadzieję powetować stracony czas.

Norda ustąpiła, ale wślad za nią nastąpił znów przerażający spokój. Żagle nie miały siły i Hind ponownie musiał uciec się do maszyn. Jakież było jednak jego przerażenie, kiedy wkrótce po rozpoczęciu pracy stwierdził, że oleje pędne prawie calwicie wysiąknęły z baków. Hind z miejsca zamknął czterech donajętych malajów w karnej kajucie. Uwziął się i ponownie usiłował płynąć przy pomocy żagli.

Dzielił ich jeszcze dzień drogi od Singapore. Szyper kazał magazynierowi przygotować frachty i sprawdzić ,czy wszystko jest w porządku do wyładunku. W południe zdumiony magazynier zameldował właścicielowi statku stan rzeczy. Obliczenie zawartości magazynu wykazywało więcej sztuk ładunku, niż odnotowane było we frachtach. Rozchodziło się o jedną wielką skrzynię, Przybyła podczas rejsu. Jakby się urodziła.

Istotnie. Jedna skrzynia była ponadliczbową. Sprawdzono numerację, Na skrzyni bez numeru, a więc nie zafrachtowanej oficjalnie, widniał napis:

Ostrożnie! Jadowite żmije!

— Goddam! Skąd u licha u mnie na pokładzie skrzynia ze żmijami? — wybuchnął szyper.

Nikt nie umiał mu dać na to odpowiedzi. Nikt tej skrzyni dotychczas nie zauważył, nikt nie przyjmował do magazynu. Skrzynia posiadała liczne małe dziurki. Przez dziurki wyglądały źdźbła traw.

— Brać to szelmostwo na pokład i do wody z nią! — zdecydował nagle szyper.

Ale nikt z malajów ani nie drgnął. Przeciwnie, cofnęli się wszyscy trważliwie. Zrozumieli czem to pachnie: groziła im zemsta żmij, jeżeli nie w tej chwili, to niechybnie w najbliższym czasie. Żmija bowiem jest zwierzęciem czczonem, świętem i nietykalnem. Nic nie pomogło. Hind musiał pogodzić się z tym podejrzanym stanem rzeczy. Ale nie pogodziło się z nim jego marynarskie sumienie.

— „Coś w tem musi być" — powtarzał uporczywie, zdecydowany jaknajkategoryczniej bronić swego dobrego imienia. Niezafrachtowana skrzynia stanowiła, zdaniem jego, kontrabandę. Należało więc ją zaraz po wejściu do portu zgłosić władzom celnym.

W nocy szyper stanął znów sam przy sterze. Płynęli przez szlak wodny najeżony skalistemi wysepkami i rafami. W tem miejscu szkuner zwykł był zarzucać kotwicę, aby przeczekać noc. Dziś jednak Hind postanowił wyzyskać i noc dla niebezpiecznej nawigacji, aby tylko nie pozwolić się dogonić jachtowi Ralfa Yoyce. „Takao" musiał poruszać się w lepkiej, gęstej mgle, świecąc i dzwoniąc bez przerwy oraz przesuwając się ostrożnie obok wyjących boj. Cała załoga czuwała na pokładzie, gotowa w każdej chwili do spuszczenia szalup ratunkowych na wodę. Dreszcz szedł wzdłuż pokładu, oblatywał maszty i trząsł czarnym naskórkiem ludzi... Jeno Hind twardo, niezwruszenie trzymał ster w żylastych łapach i lawirował statkiem, niby cyklista rowerem pośród ulicznych tłu-

mów, pojazdów, autokarów i sygnałów. Jakoż o szarym świcie zbliżyli się do portu w Singapore. Mgła ustępowała szybko. Hind oddał koło sternikowi i sam rozglądał się przez lornetkę po morzu. W pewnej chwili rozpoznał kołyszącą się na redzie „Seamev".

Na białym jachcie panował ruch. Spuszczano motorówkę. Niebawem łódź wjechala na kurs „Takao".

Kapitan Hind polecił powiadomić sygnałami władze celne. Sam zeszedł do magazynu.

„Coś w tem musi być" — zasępiał się coraz mocniej, wątpiąc już, czy uratuje swój ukochany „Takao" a wraz z nim swoją egzystencję na wodach Archipelagu. Ostatni przecież musiał jeszcze spełnić obowiązek uczciwego szypra. Na statku jego po raz pierwszy od lat trzydziestu kilku znalazła się kontrabanda i tę musiał sam lojalnie wręczyć władzom celnym. Znalałszy się też w magazynie, usiadł na skrzyni bez numeru i zastygł w bez ruchu. Po godzinie oczekiwań do wnętrza zeszło kilku celników i policjantów. Przy ich pomocy podejrzaną skrzynię wydobyto na pokład. W tejże chwili podpłynęła motorówka z jachtu „Seamev". Wyszedł z niej bosman i złożył przedewszystkiem gratulację Hindowi, że ,choć się spóźnił i zakład przegrał, przybył jednak, pomimo złej pogody, dosyć wcześnie, gdyż oczekiwany był przez kapitana Yoyce dopiero pod wieczór .Bosman obiecywał, że kapitan „Seamev'y" wczoraj wieczór zaraz po wylądowaniu musiał udać się w ważnych sprawach w głąb wyspy i że obiecał zameldować się na pokładzie „Takao" w ciągu dnia dzisiejszego. Uprzejmy bosman spytał przytem, czy przypadkowo przez omyłkę nie załadowana została na pokład „Takao" w Sajgonie skrzynia z jadowitemi żmijami, które przeznaczone były do świątyni na jednej z wysp archipelagu. Kapitan Yoyce bardzo się o tem ładunek niepokoił i gdyby przypadkowo miał przybyć na pokładzie „Takao" do Singapore, prosił o natychmiastowe go przeładowanie na „Seamev", która dziś jeszcze wieczór ma odjechać z nim na Jawę.

Hind przemówienia wysłuchał w skupieniu. Oblicze jego zastygło. Wargi zsiniały. Wskazując na skrzynię, oznajmił:

— Oto jest skrzynia ze żmijami. Tak bowiem głosi położony na niej napis. Ponieważ jednak niezafrachtowany na moim pokładzie towar, słusznie mógłby uchodzić za kontrabandę, przeto wezwałem celników, aby zawartość skrzyni sprawdzili. To rzekłszy, energicznym ruchem oderwał wieko. Z wnętrza wyjrzało stropione oblicze kapitana Ralfa Yoyce. Bosman cofnął się. Hind z uprzejmym uśmiechem wyjaśnił sytuację celnikom.

— Wezwałem panów do stwierdzenia nadzwyczajnej wytrzymałości tego oto dżentelmena, który sześciodniową podróż spędził w skrzyni i z tej racji zasłużył sobie na szeroką popularność w całym archipelagu Filipińskim.

Stary szyper, oznajmiwszy to celnikom, skłonił się na znak, że więcej ich już niepotrzebuje i rzekł do wydostającego się z paki kapitana Yoyce:

— Bardzo mi przykro, mister Yoyce, że pan nie skorzystał z mojej kajuty ;byłoby tam panu nieco wygodniej. Czyżby pan przypuszczał, że jestem niegościnny?

Anglik pośpiesznie wycofywał się ze śmiesznej sytuacji. Kiedy znajdował się już na schodni wiodącej do motorówki, usłyszał za sobą jeszcze bardzo uprzejme, choć zlekka ironiczne słowa:

— Aha, mister Yoyce, jeżeli pan zechce, to proszę mi przysłać na pokład „Takao" ze swej strony arbitrów dla ustalenia rezultatu naszego wyścigu...

Ale kapitan Yoyce bez odpowiedzi już zsuwał się do swej motorówki.

W godzinę potem z wód Archipelagu Filipińskiego skwapliwie uchodził biały jacht „Seamev" wraz ze swym przedsiębiorczym kapitanem. Szyper Hind długo jeszcze kabotażował na swem rodzinnem morzu, wspominając ze szczerym humorem przygodę niedoszłego konkurenta.

KONIEC.

PRZYGODA Z MÓRZ POŁUDNIOWYCH

Pełną grozy przygodę przeżył niedawno pewien angielski oficer marynarki handlowej.

Okręt, na którym służył, zdążał z Anglji do Indyj. O cztery dni drogi przed Bombajem, zauważono na morzu jakiś statek, płynący w przeciwnym kierunku.

Gdy statek ten nie odpowiadał na zwykłe powitanie żeglarskie, zaczęto mu się przyglądać bacznie. Okazało się wówczas, że jest on zdany na łaskę losu, gdyż na pokładzie nie widać było nikogo z załogi. Kiedy z tajemniczego statku nie odpowiadano również na wołania przez megafon, postanowiono wysłać łódź z kilku marynarzami, którzy zbadali by dziwny okręt.

Już zdaleka zauważono nazwę statku — „Mary Johnson". Kiedy łódź przybiła do burty na wołania marynarzy znów głuche odpowiedziało milczenie. Zaintrygowani do najwyższego stopnia wspięli się marynarze na pokład pod wodzą oficera, który przygodę tę opisuje.

Na pierwszy rzut oka wszystko było w porządku. W tem jeden z marynarzy wydał okrzyk przerażenia:

„Uważajcie, na Boga! — Żmija!"

Rzeczywiście na pokładzie wygrzewała się potężna kobra. Błyskawicznie posłałem jej dwie kule — opowiadał oficer.

— Stwierdziwszy, że kobra już nie jest niebezpieczna, zaczęliśmy się rozglądać dokoła, czy nie zobaczymy gdzie więcej jadowitych gadów. Istotnie jeden z nich oplątał się около wygasłego komina.

Z wszelkiemi ostrożnościami udaliśmy się do kajuty kapitana. Znaleźliśmy go martwego z wyrazem najwyższego znużenia i przerażenia na twarzy. Potem napotkaliśmy innych członków załogi. Wszyscy byli martwi — wszyscy zginęli od ukąszeń jadowitych żmij.

W największem przerażeniu opuściliśmy pokład wymarłego okrętu ,który nie potrzebował już niczyjej pomocy.

— W kajucie kapitana znaleziono dziennik okrętowy, który wyjaśnił całą tragedję. Na ostatniej stronie tego dziennika, kapitan nieszczęśliwego okrętu zanotował te tragiczne ,mrożące krew w żyłach słowa:

„Ciężka burza. Fale ponad pokład. Dwa dni i dwie noce nie opuszczałem stanowiska.

Skrzynia, zawierająca ładunek jadowitych żmij, uległa rozbiciu z powodu silnego kołysania się okrętu. Żmije rozpełzły się po całym statku. Są wszędzie. Wczoraj w nocy bosman, dwaj marynarze i chłopiec okrętowy zostali pokąsani i zmarli w męczarniach. Zupełnie wyczerpany kładę się spać. Nie wiem czy się jeszcze obudzę".

Przeczucie go nie omyliło. Nie obudził się...

OFIARA

Zarząd Związku Pracowników Więziennych Rzeczp. Pol. wpłacił zł. 189.—, na budowę łodzi podwodnej „Odpowiedź Treviranusowi".



KRONIKA

Ameryka

Zapewne niemały kłopot sprawi marynarce wojennej Stanów Zjednoczonych orzeczenie Komisji Technicznej, ustalające poważne wadliwości w budowie nowych krążowników 10.000-tonowych klasy „Pensacola“ Orzeczenie jest tego rodzaju, że wypadnie zastąpić na wszystkich krążownikach tej klasy urządzenia sterowe nowemi, mocniejszemi, bowiem stwierdzono, że:

1-o wskutek zbyt wydłużonej budowy kadłuba, praca maszyn powoduje tak wielki wstrząs, że mechanizm sterowy często przestaje działać;

2-o szybkość 32 węzłów, jak projektowano, jest zbyt wielka przy obecnej długości kadłuba i musi uledz zmniejszeniu.

Ponieważ orzeczenia Komisji zostały przyjęte, przeto krążowniki ulegną przebudowie, a to pociągnie za sobą opóźnienie oddania ich służbie narodowej.

*

Stany Zjednoczone przystąpiły do budowy 7 krążowników o pojemności 10.000 ton. każdy. Nowe statki budowane są według najnowszych wymagań techniki, zgodnie ze wskazaniami Komisji Technicznej, która zbadała wady w budowie krążowników klasy „Pensacola“.

Należące do tej klasy krążowniki: „Chester“, „Northampton“, „Augusta“, „Chicago“ i ;;Houston“; niektóre na wodach azjatyckich, poddane będą oględzinom w suchych dokach.

*

Admirał Pratt, szef departamentu morskiego, dał wyraz swym wrażeniom podczas manewrów odbytych w sąsiedztwie kanału Panamskiego, którego bezpieczeństwo jest wielką troską Stanów Zjednoczonych. Admirał znajduje, iż stał się jasnym fakt, że okręty linjowe stanowią podstawę floty i że bez ich pomocy Stany nie będą zdolne przeciwstawić się ofenzywie zza oceanu.

Co się tyczy awjacji, Admirał Pratt dowodzi, że jest ona koniecznością życiową, jednakże statki powietrzne nie będą mogły się oprzeć powolnym i ciężkim ofenzywom pływających olbrzymów morskich. Statki powietrzne mogą dokuczać i niepokoić takie okręty bombami, jednak będą niezdolne je zniszczyć.

Albanja

Wobec odnowienia przez Francję i Italję traktatu handlowego i morskiego, rząd albański postanowił wzmocnić własne stanowisko w żegludze morskiej, W tym celu opracowano i przedstawiono parlamentowi projekt ustawy, dającej znaczne przywileje statkom handlowym, pływającym pod flagą albańską.

Zdaje się jednak ,że ustawa ochronna nie dotknie przedsiębiorstw transportowych italskich, a wymierzona jest głównie przeciw statkom greckim i jugosławiańskim, dotąd z powodzeniem konkurującym z albańskimi.

Belgja

W Ostendzie położono niedawno kamień węgielny pod budowę pierwszego Państwowego Liceum Morskiego. Nowa szkoła dostarczać będzie belgijskiej marynarce wojennej wykształconych nawigatorów, rekrutujących się dotychczas, w liczbie niedostatecznej, z pośród członków marynarki handlowej i rybackiej. Absolwenci szkoły zasilać będą również kadry marynarki handlowej.

*

Odbyło się niedawno w Antwerpji zebranie Międzynarodowej Unji Oficerów Służby Handlowej. Obecnymi byli: po dwóch przedstawicieli z Francji, Holandji,Niemiec i Belgji oraz po jednym z Indyj Holenderskich i Danji. Zostało postanowione, aby wziąć udział 21-go października w konferencji Genewskiej, mającej traktować o ilości godzin pracy na statku. Zdecydowano również prosić Republikę Panamską o zapobiegnięcie żeglowaniu okrętów cudzoziemskich pod flagą panamską. Te nadużycia dzieją się dla uniknięcia opłat, wymaganych przez dane kraje.

Bułgarja

Nowe Bułgarskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej i Rzecznej stworzone zostało w Braile przez firmę Sassanov. Będzie ono posiadaczem floty składającej się z 12 okrętów o tonażu od 200 do 3.200.

Chiny

Donoszą, że kapitan Robert Dollar, głowa interesów Dollar Shipping, złożył ofertę niedawno rządowi nankińskiemu na założenie żeglugi parowej na następujących warunkach: — Linja Dollar‘a dostarcza statków i prowadzi żeglugę oraz, pod pewnemi warunkami, płaci rządowi część z zysków. Przedsiębiorstwo wchodzi jako przedsięwzięcie Chińsko-Amerykańskie do rejestru chińskiego i znajduje się pod nadzorem Chińskiego Biura Okrętowego. Trasy okrętów są: Shanghai — Hankow, Shanghai — Ningpo, Shanghai—Canton, Shanghai—Fuchow, i Shanghai—Tientsin. Główne kwatery mają być w Shanghai.

Chiński rząd jednakże nalega, aby okręty były — według jego programu — całkowicie pod kontrolą rządu i daje do zrozumienia, że pragnąłby otrzymać pożyczkę na cele budowy okrętów chińskich.

Chili

W Santiago utworzono Związek Towarzystw Okrętowych celem ujednostajnienia systemu w transporcie morskim osobowym i towarowym i usunięcia szkodliwej dla wszystkich konkurencji w zakresie stawek przewozowych. Nowy „pool“ okrętowy podzielić ma handel i przemysł transportowy na sfery wpływów towarzystw okrętowych.

Francja

Francuski program rozbudowy marynarki wojennej w roku budżetowym 1932/1933 jest następujący:

Dla ochrony komunikacji morskiej z Afryką i kolonjami, wybudowane będą 4 krążowniki 2-giej klasy, tego samego typu, co wybudowane wedle programu z roku 1931;

Dalszy ciąg kroniki na str. 16-ej.



Nowy olbrzym włoski „REX"

1) „Rex" w stoczni przed spuszczeniem na wodę, 2) Czterech marynarzy w otworze śrubowym!, 3) Kotwica „Rexa", i 5) jego śruba.

— dla uzupełnienia liczby statków starych: — jeden torpedowiec typu najnowszego, — jedna kakanonierka rzeczna i jeden parowiec hydrograficzny.

Nowa kanonierka powiększy flotę francuską na wodach chińskich i indo-chińskich, a parowiec hydrograficzny, o pojemności 600 ton, zajmie miejsce parowca „Utile", który pójdzie „do emerytury" po 37 latach służby.

Gdańsk

Ma tu zapaść wyrok trzech delegatów Ligi Narodów w sprawie użytkowania Gdańska przez Polskę, mimo rozbudowy ciągłej portu w Gdyni. Chodzi o to, że Polska jest bardzo skrępowana. Jaka będzie decyzja, to się dopiero okaże. Nie jest znaną dokładnie podstawa tego wyroku, jakkolwiek wszyscy zgodzili się na jego treść.

Grecja

Rząd grecki opracował program 10-letni rozbudowy floty wojennej. Treścią programu jest budowa 4 nowych torpedowców, które — łącznie z 4 torpedowcami już spuszczonymi na wodę — stanowić będą całość greckiej, lekkiej floty wojennej.

*

Greckie Liceum Marynarki Wojennej obchodziło w ubiegłym miesiącu 50-lecie swego istnienia. Uroczystość, w której udział wzięły greckie władze morskie „in corpore", uświetniło odsłonięcie pomnika kadetów marynarki greckiej, poległych w Wielkiej Wojnie.

Hiszpanja

Marynarka hiszpańska wzmocniona została niedawno przez nowy, wielki krążownik „Canarias", o pojemności 10.670 ton, długości 194 metry, szerokości 19,5 m. i zanurzeniu 5,28 m.

Maszyny „Canarias", o mocy 90.000 h. p., mogą rozwinąć maksymalną szybkość 33 węzły. Zasięg bojowy tego wielkiego krążownika wynosi 8.000 mil morskich przy szybkości 15 węzłów. Uzbrojenie stanowi 8 dział 8-calowych, rozmieszczonych parami w 2 przednich i 2 tylnich schronach wieżowych.

„Canarias" ma ponadto 16 dział przeciwlotniczych i 4 grupy wylotów torpedowych.

Holandja

Zostało wprowadzone w życie postanowienie, na mocy którego linja Holandja—Zachodnia Afryka oraz linja Niemiecko—Afrykańska będą mogły użytkować Hamburg dla przywozu swoich towarów, a także prowadzić wspólne interesy handlowe.

Italja

Żywo interesują się tutaj francuskim programem rozbudowy marynarki. Krytyka italska tego programu idzie w dwu kierunkach: francuskich łodzi podwodnych i krążowników.

Zwraca się uwagę, że francuzi budują faktycznie 54.235 ton łodzi podwodnych, obok już czynnego tonażu 43.640 w tej klasie statków. Razem więc pojemność francuskiej floty podwodnej wyniesie prawie 100.000 ton, tymczasem Wielka Brytanja, Stany Zjednoczone i Japonja zobowiązały się w Traktacie londyńskim, nie przekraczać w tej klasie pojemności 52.700 ton.

Prasę itaską niepokoi również francuski projekt p. Danielon, budowy wielkiego krążownika o pojemności 23.333 ton. W morskich sferach italskich powątpiewają, czy aż tak wielkiego krążownika potrzeba, aby przeciwstawić się niemieckiemu ciężkiemu krążownikowi „A", o pojemności 10.000 ton? Sądzimy, że Francja ma swoją słuszność.

*

Krążownik o 10.160 ton i szybkości 32 węzłów, który jest budowany w Livorno, ma być nazwany: Pola. Jest to 7-my z wzorowych krążowników, budowanych dla floty włoskiej, i będzie on prawdopodobnie tym, który dopełni serję. Flota włoska posiada stary ex-austrjacki torpedowiec, noszący nazwę Pola, i ta nazwa zostanie obecnie zmieniona na Zenson.

*

Krążownik Zara odbył niedawno z wielkim sukcesem próbę swej szybkości. Jest to statek 11.280-tonnowy; osiągnął szybkość 33.8 węzłów. Zara zbliża się do Fiume i należy również do klasy wzorowych 10.000-tonnowych krążowników, pochodzących od typu „Trento". Zara jest nieco krótszy i posiada mniej silne maszyny ,jest jednak lepiej opancerzony.

Niemcy

Nowy, ciężki, krążownik niemiecki „Deutschland", jest w historji floty wojennej Niemiec, czwartym z rzędu okrętem tej nazwy.

Pierwszy „Deutschland" był fregatą, wybudowaną w roku 1848. W latach 70-tych wybudowano pierwszy okręt pancerny tej nazwy. W roku 1897 „Deutschland" brał udział w zdobyciu Kiaoczao w wojnie bokserskiej. Trzeci „Deutschland" wybudowano w r. 1904, w Kielu. Był to pancerny okręt linjowy. Długie lata chodził, jako okręt flagowy marynarki niemieckiej.

*

Niemieckie warsztaty okrętowe spodziewają się trzech czwartych zamówień, jakich im potrzeba. Dyrekcje Hapag i Llyod oznajmiły o budowie dwu statków po 10.000 ton i dwu po 12.000 ton. A więc należy się spodziewać, że jako wynik pertraktacyj z Rosją Ł. 2.000.000 z Ł. 15.000.000 będzie zużyte na okręty i zamówienia ,poczynione w tym roku. Wreszcie jest możliwość, że Niemcy otrzymają zamówienia na trzy 6.000-tonowe parowce, które byłyby zbudowane dla władz rumuńskich dla przystani i dróg wodnych. Policzyłoby się to częściowo na conto odszkodowań.

Norwegja

Okręty, które odwiedziły Oslo w 1930-tym roku, dochodziły do 8.084.362 ton. Jest to cyfra większa, niżeli w roku poprzednim. Wśród tych okrętów było: 1.414 norweskich, 580 duńskich, 544 szwedzkich, 148 angielskich, 135 niemieckich, 29 polskich, 16 rosyjskich, i 6 holenderskich.

Rosja

Zarówno żegluga, jak przemysl budowy okrętów w Rosji bolszewickiej, nie są w najlepszym stanie. Najlepszym tego dowodem jest bardzo ambitny program reorganizacyjny rządu sowieckiego. Powstać ma przedewszystkiem szereg regjonalnych władz morskich na: Bałtyku, Morzu Białem, Oceanie Północnym, Wielkim, Morzu Kaspijskiem, Azowskiem i Czarnem. Zmobilizowani będą wkrótce wszyscy kapitanowie śródlądowej i Wielkiej Żeglugi, inżynierowie morscy, marynarze, stokerzy i brokerzy, którzy odbywali służbę w marynarce

handlowej lub wojennej w ciągu ubiegłego 10-lecia.

Opracowany będzie nowy program rozbudowy marynarki na rok 1931/1932, mający zastąpić program poprzedni, jak się okazało, wadliwy. Nowy plan przewiduje budowę 44 okrętów o pojemności ogólnej 170.000 ton. Cyfrą tą nie są objęte parowce motorowe, pędzone ropą i barki przeznaczone dla Morza Kaspijskiego. Flota sowiecka powiększyć się ma o ćwierć miljona ton.

Szwecja

Rząd szwedzki udziela olbrzymiego subsydjum szwedzkim towarzystwom okrętowym dla budowy nowych statków. Szwedzkie Towarzystwo Wschodnio-Azjatyckie otrzyma największą kwotę.

Wielka Brytanja

W dniu 21 października obchodzi cała Anglja t. zw. „Dzień Nelsona", jako święto nietylko marynarki brytyjskiej, ale całego Narodu.

W dniu tym wielka kolumna Nelsona na placu Trafalgarskim udekorowana będzie flagami narodowemi, a w nocy tonąć będzie w potokach świateł reflektorów. W takim dniu społeczeństwo angielskie szczególnie żywo reaguje na wezwanie swych Organizacji Floty Narodowej do czynnego poparcia instytucji marynarki, a taką jest przedewszystkiem Korpus Kadetów morskich, utrzymywany przez Ligę Floty Narodowej. W „Dniu Nelsona" przypomina się anglikom, że potęga ich Państwa na morzach i odpowiednio silna marynarka — to najlepsze gwarancje pokoju. A anglicy pragną za wszelką cenę utrzymania tej potęgi i pokoju.

Uroczystości nelsonowskie zamyka bankiet w Hotelu Dorchester w Londynie zachodnim. Na bankecie serję przemówień otwiera zwyczajowo Książe Walji, jako patron marynarki, tradycyjnym toastem:

— „Ku chwale i nieśmiertelnej pamięci Nelsona i jego podkomendnych".

Znakomity ten „Obiad Doroczny", jak nazywają bankiet anglicy, nie jest — bynajmniej — jakimś reunionem samych możnych, wysokich urzędników lub innych osobistości uprzywilejowanych — jest to zebranie dostępne dla wszystkich patrjotów brytyjskich, członków Ligi Floty Narodowej, którzy wykupią kartę udziału za 14 szylingów (około 25 złotych), a wino płacić będą oddzielnie.

Uroczystości poprzedza nabożeństwo, które w dniu 18 października odprawi w kościele Św. Klemensa Dane Exelencja Arcydziekan Knight Adkin, naczelny kapelan Floty.

Powiat łomżyński

Woj. Białostockie

Powiat Łomżyński składa się z 13 gmin wiejskich, skich, dwuch miejskich. Zajmuje obszar 1769, 92 klm.. Posiada osiedli 405, świątyń katolickich 17, synagog 11. Na terenie powiatu znajduje się: zakładów przemysłowych 55, handlowych zakładów 416, budynków mieszkalnych 12.317, gospodarczych 28.212. Powiat liczy 91.822 mieszkańców. gospodarstw 12.510. Szkół w powiecie 97, nauczycieli 235, dzieci w szkołach uczy się 11.492. Dróg państwowych powiat Łomżyński posiada 160 klm. 662 mtr., wojewódzkich 61 klm. 100 mtr., powiatowych 123 klm. 900 mtr., gruntowych 370 klm. 400 mtr., t. j. razem 716 klm. 62 mtr.

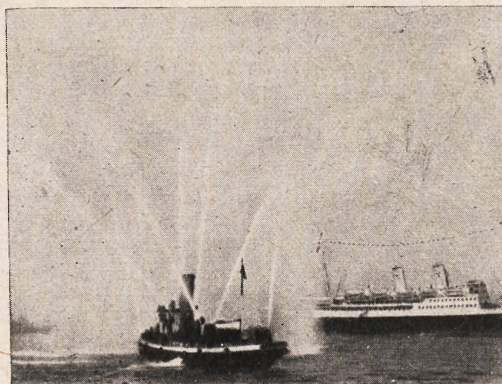
Na czele powiatu stoi Starosta p. Kazimierz Eustachiewicz. Naczelnikiem Wydziału Bezpieczeństwa jest p. Adam Zieliński.

Pod czarną banderą...



Z manewrów floty niemieckiej

Okręt pożarowy



„Gipsholm" przy pracy

Wspaniały statek



„Oceana" — pasażerski okręt niemiecki z samolotem na pokładzie

MORZE BEZ GRANIC...

W dzisiejszych czasach ,kiedy nowożytne okręty zmierzyły potysiąckrotnie wzdłuż i wszerz wszystkie oceany, kiedy aeroplany i sterowce odfotografowały dokładnie, lodem pokryte polarne morza, w czasach kiedy najśmielsza podróż nie może już nam sprawić geograficznych niespodzianek, wyrazy „morze bez granic“, albo „bezkresny ocean“ stały się jedynie poetycznymi określenimi dalekiego, szumiących fal, horyzontu.

Minął okres bajek i legend o fantastycznych o krajach i morzu, gdzie wieczna noc panuje niepodzielnie. Skończył się długi szereg powieści, w których zawsze długa podróż po morzu kończyła się katastrofą okrętu, a bohater wyrzucony na wyspę nieznaną, gdzie wśród ludu o dziwnych obyczajach, doznawał najnieprawdopodobniejszych przygód.



Port w Koryncie

Młodzi nawet i dzieci przestają je czytać. Nie wierzą już w smoki morskie i węże od okrętów dłuższe. Nie wierzą w lud olbrzymów i krainę karlów, którym przewodził Guliwer. Pisarzom uszczuplał się wciąż krąg mogącej się zdawać prawdopodobną fantazji.

Pozostały wreszcie już tylko bieguny i samo centrum Sahary, a i te miejsca, jedyna deska ratunku fantazji ludzkiej ,zostały przebyte, opisane i odfotografowane.

Tęskonota, jednak, za czemś nieznanem pozostała i wielu z nas wolałoby urodzić się przed lat tysiącem, kiedy ziemię otaczała jeszcze nieznana a tajemnicza rzeka „Ocean“, za którą mieszkali olbrzymi.

Cóż powiedziałby teraz czytelnik ,gdyby się kto twierdzić ośmielił naprzykład, że istnieje morze, ocean bezkresny, po którym okręt nigdy żaden jeszcze nie płynął i który granic nie ma dosłownie, ani brzegów?

Gdzież szumieć ma to morze dotychczas niezbadane, a tak olbrzymie? Czy w fantazji? Czy w książce? Czy może na ekranie?

Ale jest takie morze, nauka go odkryła, morze realne prawdziwe, zwałami chmur okryte, rozkołysane i w dodatku... gorące.

Ocean ,gdzie panuje niemal wieczna burza i gdzie mogą żyć potwory gigantycznych kształtów...

Wraz z ziemią naszą, okrąża złote nasze słońce najbliższa nam planeta Venus, gwiazda poranna, o błękitnem lśnieniu.

Daleką jest — tak się nam zdaje. Nie straszą nas jednak przestrzenie. Potęga myśli ludzkiej stwarza rok rocznie cuda i zaszumiały już pierwsze rakiety, wystrzelone w niebo, rakiety o ognistym ogonie i czarnej smudze dymu.

Czekamy już tylko ulepszeń, kapitałów, prób może jeszcze wielu, lecz droga już wytknięta i co się ma stać nie odstanie.

Nie cofnie się człowiek przenigdy od wielkiej idei zdobycia przestrzeni kosmicznych, a że tam żyć można dowiódł Pickard, w hermetycznej kuli swego balonu.

Rakieta przeznaczona do zbadania powierzchni Venus, musiałaby być dostosowaną do podróży morskiej, kształtem do łodzi podwodnej najlepiej podobną, ponieważ Venus pokrywa zewsząd tylko morze.

Przez największe teleskopy nie zdołano odkryć tam ani śladu lądu, a wysoka temperatura, spowodowana bliskością słońca, tworzy chmur gęstą powłokę, okrywającą całą jej powierzchnię dookoła.

160 stopni na równiku, zero stopni na biegunach, a więc: tam wrząca woda, a tu stałe ulewy.

A strefy umiarkowane upalne i parne. Ileż możliwości kryć może klimat taki?

Venus w stanie obecnym przypomina naszą ziemię w okresie kiedy przed lat miljomem gady olbrzymy były tu panami, a powietrze zapełniał szum skrzydeł pterodaktyli.

Na ziemi naszej pozostały owych smoków tylko szkielety, a tam, tak nie daleko, o miesiąc drogi zaledwie, one żyją, walczą ze sobą, tworząc najfantastycznieszе widowisko.

Tylko miesiąc zaledwie potrzeba do przebycia rakietą przestrzeni pięćdziesięciu miljonów kilometrów, dzielących nas od Venus.

Wszystko jest obliczone, droga ściśle wytknięta.

Uczeni Ameryki, Niemiec i Italji pracują i czynią praktyczne doświadczenia.

Może kilka lat, może kilkanaście jeszcze i pierwsi ludzie żegnani owacyjnie opuszczą naszą ziemię — na księżyc, potem na Venus, najbardziej zbliżonego pod każdym względem do naszego świata, planety.

Wyobraźmy sobie powrót szczęśliwy bohaterów ,a jeden z uczonych uczestników wyprawy przybywa do Warszawy i ma mieć tu odczyt.

Na tydzień naprzód rozkupione są już wszystkie bilety. Pól Warszawy czeka przed dworcem, chcąc ujrzeć człowieka, który był na Venus.

I oto jest. Owacje, artykuły, przemowy w radjo. Legjon fotografów-operatorów, recenzentów, sensacja nad sensacje!

Jako literat ,cudem dostaję stojące miejsce w natłoczonej wielkiej sali Filharmonji. Drżę cały na myśl o tem co usłyszę i co ujrzę na ekranie. Film bowiem ze zdjęć autentycznych dokonanych na innym niż nasza stara ziemia świecie, ma być równocześnie wyświetlony.

Oto ekran zajaśniał i na nim ruchomy obraz: widok chmur skłębionych, zdjęcie przez okno rakiety.

Zwały chmur, a pod niemi mroczna odchłań morza.

Rakieta-okręt zwalnia, hamowana gazem. Już jest na morzu, kołysana spienionych fal potężną siłą.

Deszcz ulewny, deszcz i półmrok nad bezkresnem morzem.
Gdzie niegdzie tylko oślepiający promień słońca przez zwarte chmury przedrzeć się zdoła.

Gdzież tu życie? Czyżby martwym miał być świat tak olbrzymi? Dlaczego? Tlenu tam wszak nie brak ani wody ani ciepła? ?

I oto z urocznej toni, tam gdzie promień słońca pada, wychyla się sylweta czarna, oślizgła, olbrzymia szyja, jak u węża, a cielsko jaszczura Pleziosaurus! poznaję go, kolos dwudziestometrowy!

Rozlega się suchy trzask aparatury dźwiękowej. To wystrzał z okrętu-rakiety.

Potwór znika. Po chwili znów wychyla głowę.

Wypływają inne... ile ich jest? cztery, pięć... siedem... niektóre jeszcze większe, jeszcze dziwniejszych kształtów. I wśród wód odmętu, w smudze oślepiającego słońca, kłębią się i wiją ich potworne cielska.

Na sali jasno...

Na estradzie mały, w okularach profesor. Ten, który „tam był i to widział wszystko..."

Głos jego słaby ledwo usłyszeć można w przepełnionej sali.

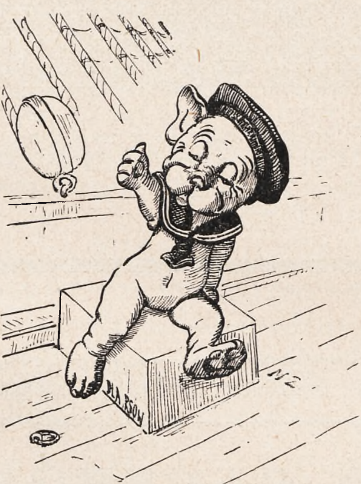
Przykładam ręce do uszu by rozumieć słowa.

A on mówi dalej:

— Płynęliśmy tak po morzu, morzu bez granic...

A. CORDEVAL

Bonzio ma głos...



Słyszę często narzekania, że społeczeństwo jest obojętne na sprawy morza, że niema ofiarności w narodzie i że próżno gazeta, w której ja siedzę, nawołuje do zapisywania się na członków Komitetu Floty Narodowej. „Armatę wodną, mówi doktór, musimy stworzyć, gdyż inaczej zginiemy.

Nie utrzymał jej król Zygmunt August, nie utrzymał Władysław IV, my sami własnemi siłami musimy ją zbudować".

Doktór się irytuje, biega po pokoju i poco? Ja gdybym miał takie okulary i tytuł doktora, wiecie cobym zrobił?

Poszedłbym do Biura Wynalazków przy ul. Portowej, przedstawiłbym się tam głównemu inżynierowi, co wszystko wynaleźć potrafi — nawet proch, jeżeli mu dobrze zapłacić i powiedziałbym mu: „jestem Dr. Bonzio, mam okulary i dobre chęci, proszę mi wynaleźć środek na obywateli, którzy nie chcą płacić na budowę floty wojennej".

Jestem przekonany, że inżynier wlot by się zorjentował i rzekł bez namysłu:

„Jest! Mam gotowy, właściwie wykańczam teraz projekt pancernika, który będzie latał. Panie doktorze Bonzio ,niech pan pomyśli: któregoś ranka huczy coś nad Warszawą... Aeroplan. Nie. Zupełnie niepodobny. Pancernik, prawdziwy pancernik z wieżami, dwunastu działami wielkiego kalibru i 600 marynarzami na pokładzie. Skrzydeł żadnych, tylko zwykłe śruby okrętowe się kręcą. I leci. Brrrr.... leci nad Warszawą i rozrzuca ulotki: obywatele! nie bójcie się, to polski pancernik, ale jak wojna wybuchnie, przyleci do was pancernik niemiecki i buch, buch, buch! zbombarduje Ziemiańską i wasze saloniki z fałszywymi Kossakami... Wszystkie kina w perzynę obróci! Obywatele dawajcie pieniądze na budowę floty!

Panie doktorze! Świetny wynalazek. Zaręczam panu, na drugi dzień ogon będzie stał przed Komitetem Floty Narodowej. Początek na Elektoralnej, a koniec na Pradze. Już ja ich znam! To naród patrjotyczny — tylko trzeba ich trochę zastraszyć. Co? Panie doktorze, widzę pan ogonkiem kręci z zadowolenia. Ogon, o którym mówię będzie, trochę dłuższy aniżeli u pana.

Wynalazek świetny i wcale niedrogi: da pan sto pięćdziesiąt złotych i bilet bezpłatny na wszystkie dancingi. Było nie było — zrobimy interes, a jak przyjdzie co do czego, to jeszcze opuszczę.

Sługa uniżony pana doktora, polecam się łaskawej pamięci".

I cóż, Szanowni Państwo, czy pomysł mój nie jest dobry? Muszę adres tego inżyniera posłać do Komitetu Floty Narodowej. Niech oni sami poromieją się z wynalazcą.

(3—1)

Apel do Waszych serc.

Przeczytane pisma ilustrowane, książki i niepotrzebne już a niezniszczone podręczniki szkolne — złóżcie w biurze „Towarzystwa Opieki Kulturalnej nad Polakami zamieszkałymi zagranicą im. Adama Mickiewicza", Warszawa, Ordynacka 5 m. 5, tel. 690-94, które wyśle je do bibljotek, czytelni i szkół polskich zagranicą, aby broniły naszych braci od wynarodowienia.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

SZARADA

„Polonia fara da se“

O każdej dnia i nocy *piątej — trzeciej*
Niech polski okręt w szeroki świat leci,
I *drugie — trzecie* niech *raz — trzy* potężnie,
I piersią swoją Polski broni mężnie!
. . . .
Cztery — czternaste wenecjańskie — przecie —
Pierścień rzucali w cudne *drugie — trzecie*
Na znak zaślubin... Więc i my Sarmaci
Wiedzmy, że kraj swój każdy z nas wzbogaci,
Jeśli da złota i precjozów wiele:
Po co mam brosze, pierścienie, manele
I inne *trzecie — dziewiąte* coś warte,
Gdy morskie brzegi mamy wciąż otwarte?
Kiedy *trzynaście — czternaście* wróg srogi
Wedrze się łatwo w nieobronione progi,
I jak *jedenaste — siódme* złe, lub lisy,
Krew pocznie chłeptać z Polski pełnej misy.
Nikt nam nie *jeden — dwa — czternaście* przecie,
Sami zostaniem, jak palec, na świecie,
Dziewięć lamentu, *dziewięć* też rozpaczy
Słowa nieść będziem, nikt nas nie zobaczy,
Nikt nas nie dojrzy, bo tych tylko widzą,
Co z cudzej *tuzin — sześć — siódmej* dziś szydzą.
Bo sami pełni swej *sześć — ży — dziesiątej*
Umieją bronić swego kraju kąty, —
Niechaj wie w Polsce nawet małe dziecię,
Że nasze piękne *tuzin — drugie — trzecie*
To bodziec *szósty — siódmy* i niemały,
To jeszcze jeden atut naszej chwały,
Pro *jedenaście — trzynaście* więc nostra
Mówię: że więcej nam jak brat — jak siostra
Powinna leżeć wciąż na sercu flota,
Co zamknąć wrogom ma od morza wrota,
Tedy *dwa — czwarte* proscripto się bierzmy:
Kult morza w domu i za domem szerzmy,
Na *ósmą wsteczną — sześć* nie zejdźmy z drogi
Dopóki pewność nie zagości w progi,
Czternaście nikt już i na całym świecie
Zdaniu się temu nie *wstecz piąte — trzecie,*
Czternaście Polsce nie można pluć w kaszę,
Czternaście silne są już brzegi nasze!
Niechaj *wstecz ósme — siódme* i magiki
Niemieckie niosą w świat szeroki krzyki
O tem, by granic była linja stara,
My damy respons: od naszego — wara!
A jeśli mamy wierzyć w naród bratni,
To *cztery — pięć — trzynaście i ostatni**)
Nam czech lub francuz, kiedy sami
Zapragniem rozstać się ze snami
Dwunastej — szóstej — siódmej własnej,
Ceniąc egoizm tylko ciasny.
Lecz *ósmej — dziewięć i dziesiątej* progi
Niech nie ratują lepiej cudze bogi;
Ręczę, że każdy Polak szczerze woli
Krwią i kieszenią własnej bronić roli;
A kiedy wielką flotę ukochamy,
To nam nie straszne będą piekieł bramy! —

Henryk Pianowski

*) Czternaście.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

16-y numer czasopisma ukaże się 1-go listopada r. b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.